

Am Ende des Jahrhunderts

Band VII

F. L. Philippson

Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert

Am Ende des Jahrhunderts.

Rückschau

auf

100 Jahre geistiger Entwickelung.

Band VII.

Handel und Verkehr im neunzehnten Jahrhundert

von

F. C. Philippson.



Berlin 1899.
Verlag Siegfried Cronbach.

Handel und Verkehr

im

neunzehnten Jahrhundert.



Von

F. C. Philippson.



Berlin 1899.
Verlag Siegfried Cronbach.

Vorwort.

Die Anfänge des modernen Verkehrswesens fallen mit jenen großen technischen Erfindungen zusammen, welche gegen das Ende des 18. Jahrhunderts die alten Industrien umgestalteten. Die Wattsche Dampfmaschine gewährte ihnen einen weiteren Spielraum in der Auswahl ihrer Arbeitsstätten; von den Wasserläufen befreit, konnten sie nunmehr ihre Betriebskräfte je nach Bedürfnis ausdehnen, ihre Anlagen erweitern. Bereits vorher hatte sich innerhalb der Textilindustrie, durch die Einführung der Spinnmaschinen, eine vollständige Umwälzung vollzogen, denn der alte Hausbetrieb mußte dem neuen Kraftbetriebe, welcher tausende von Arbeitern unter ein Dach vereinte, weichen. Ein bisher unbekanntes Manufakturwesen mit einer streng durchgeführten Arbeitsteilung stellte die Waren in großen Mengen und dabei gleichmäßiger und billiger als unter dem Handbetriebe her, und auf den meisten andern Gebieten des Gewerbslebens zeigte sich eine ähnliche Bewegung.

Die Nachfrage nach allen Rohprodukten steigerte sich zu einer vordem unbekannten Höhe und rief neue Industriezweige zur Hilfeleistung der alten und zur Weiterverarbeitung ihrer Fabrikate hervor, während der sich von Jahr zu Jahr vermehrende Warenaustausch die internationalen Beziehungen zwischen den Ländern und Weltteilen belebte und erweiterte.

Einer solchen Regsamkeit gegenüber reichten die alten Transportwerkzeuge nicht mehr aus. Die Segelschiffahrt

war für den Begehr nach Waren und das Bedürfnis nach dem persönlichen Verkehr zu langsam, der Landtransport zu kostspielig geworden. Man rief nach einem schnelleren Tempo: „time is money" hieß das Losungswort, welches die Intelligenz der Erfinder zu den Versuchen anfeuerte, deren Triumphe sich in dem Dampfschiffe, der Lokomotive, dem elektrischen Telegraphen, der Dynamomaschine und dem Telephon verkörperten.

In welcher Weise dies alles vollbracht und wie sich die Welt unter der Einwirkung jener Erfindungen umgestaltete, soll in den nachstehenden Blättern darzustellen versucht werden.



Die Landwege, die Transportmittel und die Posten.

Schlecht bestellt waren die Landwege beim Beginn dieses Jahrhunderts in allen Ländern. Selbst in England und Frankreich, welche damals bereits eine nicht unbedeutende Industrie besaßen, wurde dies Übel schwer empfunden, denn in der nächsten Umgebung Londons und auf den schlecht gehaltenen großen Fahrstraßen des gewerbreichen Landes trieben Straßenräuber ihr Unwesen und der Weg zwischen Calais und Paris war durch Sümpfe und Löcher, welche die Straße oft unfahrbar machten, eine die Sicherheit und das Leben der Passagiere gefährdende Route. Schlimmer noch stand es in Deutschland, woselbst die politische Zerrissenheit des Landes jeden planmäßigen Wegebau sowie den Betrieb eines regelmäßigen und schnellen Postwesens behinderte. Die Wege waren fast durchgängig in einem üblen Zustande, zu Zeiten sogar unfahrbar. Kunststraßen gab es nur wenige und überall, wo die Posten fremde Gebiete zu passieren hatten, häuften sich die Schwierigkeiten, denn ein jeder Potentat, mochte sein Ländchen auch noch so winzig sein, pochte auf sein ererbtes Postregal und legte den nachbarlichen Verwaltungen möglichst viele Schwierigkeiten in den Weg, um durch erzwungene Sonderverträge Vorteile für seine eigenen Finanzen einzuheimsen.

Wie langsam sich die Unterhandlungen, die solchen Übereinkünften vorangingen, hinschleppten, schildert H. v. Stephan in seinem Buche „Die Geschichte der preußischen Post". Er sagt hierüber etwa folgendes: Der Berlin-Hamburger Postkurs hatte seit 200 Jahren ununterbrochen bestanden, die Straße war aber streckenweise derartig schlecht gehalten,

daß oft 8 Pferde Vorspann nötig waren. Im Jahre 1823 wurde auf mecklenburgischem Gebiete, zwischen Ludwigslust und Boitzenburg, eine neue gute Straße angelegt, welche die preußische Post benutzen und dafür den Bau einer Chaussee von dort nach Hamburg übernehmen wollte. Hierüber erfolgten endlose Verhandlungen mit den mecklenburgischen und den dänischen Verwaltungen, die einen jeden Zuschuß zur Herstellung ihrer Strecken verweigerten, weil es sich, wie sie ausführten, nur um Berlinische und Hamburgische Interessen handele. Die hierauf bezüglichen Verhandlungen waren bereits im Jahre 1815 begonnen, aber zum Abschluß kamen sie erst im Jahre 1834, nachdem sich die preußische Regierung zu schweren Opfern entschlossen hatte.

Wie man noch in den 30er und 40er Jahren, also zu einer Zeit, in welcher es schon vereinzelte Eisenbahnen gab, reiste, habe ich selbst erfahren. Ausgangs der 20er Jahre schrieb Ludwig Börne eine satirische Abhandlung, „die Monographie der Deutschen Postschnecke", in welcher er die Leiden und Freuden des deutschen Reisepublikums in seiner drastischen Weise darstellte. Diese Schilderung war zwar etwas übertrieben, aber ähnliches, wenn auch nicht gleiches erlebte ein jeder, der deutsche Landstraßen, sei es mit der Post oder mit Hauderern, befuhr.

Zwischen Berlin und Magdeburg bestand eine gut gehaltene Chaussee, auf welcher Schnell- und Fahrposten liefen, die den etwa 20 Meilen langen Weg in je 16 bis 20 Stunden zurücklegten. Für den unbemittelten Teil des Publikums waren jedoch die Fahrpreise viel zu hoch, und es verkehrte deshalb auf dieser Strecke ein Personenwagen, welcher die Passagiere für einen Thaler beförderte; da aber das Postregal kein Umspannen gestattete, so ging die Fahrt äußerst langsam vor sich. Ich sehe die unbeholfene Maschine, der Volkswitz nannte sie „der Affenkasten", welche die Menschenfracht schleppte, noch heute vor mir: ein langer Käfig mit engen Quersitzen barg an 20 Personen, deren Kniee fortwährend mit einander in Konflikt gerieten. Hinten war die große Schoßkelle für die kleine

Bagage, vorn eine Art von Koupee, der Ehrenplatz bevorzugter Gäste; über dem Wagen ein Verdeck mit den verschiedenartigsten, teilweise seltsamsten Gegenständen als Wiegen, allerlei Möbeln, Hühner- und Gänsekasten belastet. Um 6 Uhr morgens ging die Fahrt los: Gleich hinter Magdeburg hielt man beim ersten Dorfe, und weiter und weiter bei jedem Kruge auf der endlosen, mit langweiligen, schattenlosen Pappeln bepflanzten Landstraße, bis endlich um 7 Uhr abends das Nachtquartier in Brandenburg erreicht war. Am folgenden Morgen um 6 Uhr ging die Tretmühle aufs neue in gleichem Takte weiter, bis wiederum um 7 Uhr abends der „goldene Adler" in der Spandauer Straße, als ersehntes Ziel, die Reisenden von ihren Strapazen erlöste. So fuhr man noch im Jahre 1838, bis die Eröffnung der Berlin—Potsdamer Eisenbahn die Fahrt um 4 Stunden verkürzte. Bis dahin hatte man 37 Stunden gebraucht, um eine Strecke zurückzulegen, welche der D-Zug heute in 2 Stunden durchbraust. Doch war dies immerhin noch eine treffliche Leistung im Vergleich zu anderen Strecken, wie z. B. derjenigen zwischen Berlin und Strelitz, welche gleichfalls 2 lange Tage währte, um 12 Meilen tiefen Sandes zu durchkriechen.

Man vergesse nicht, daß die oben beschriebene Reise in einem hochkultivierten Landesteile, aber doch mit einer untergeordneten Reisegelegenheit stattfand; man darf jedoch nicht glauben, daß es in Gegenden, die außerhalb des großen Verkehrs lagen, mit der Post besser als mit jenen Hauderern bestellt gewesen wäre. Im Jahre 1846 existierten in der Provinz Posen überhaupt nur 3 Chausseen. Eine derselben lief von Berlin über Posen nach Warschau; die zweite von Breslau nach Posen; die dritte von Breslau über Krotoschin nach Kalisch. Alle außerhalb dieser Straßen befindlichen Wege waren erbärmlich, mitunter sogar halsbrecherisch. Ich erinnere mich einer Postfahrt durch Kujawien, bei welcher ich an drei verschiedenen Stellen der Straße abgenagte Pferdegerippe am Wege

liegen sah. Sich durch den fettigen Lehmboden schleppend, waren die Tiere vielleicht schon vor Jahren gefallen und den Raben zur Beute liegen geblieben.

Im Februar des Jahres 1848 fuhr ich von Posen mit der Post nach dem 7 Meilen entfernt liegenden Gnesen. Die Fahrt dauerte volle 11 Stunden.

Liest man die amtlichen Berichte aus jener Zeit, so erhält man zwar den Eindruck, als ob alles ganz trefflich bestellt, die Beförderung prompt, der Postwagen bequem gewesen sei. Dies war jedoch eine Illusion der hohen Behörden, welche ihr Schaffen im rosigsten Lichte darzustellen bemüht waren. Freilich, der Herr Ober-Postdirektor, der Herr Ober-Präsident und andere bevorzugte Spitzen der Bureaukratie reisten, wenn sie ihre Bezirke revidierten, in ihren leichten Extrapostwagen, bequem genug. Ihre Chaisen bewältigten selbst die schlechtesten Sand- und Moorstellen mit vergleichsweiser Leichtigkeit. Ganz anders aber erging es der misera contribuens plebs. Auf den großen Kunststraßen, namentlich mit den Kourierposten, fuhr es sich leidlich gut, obwohl auch diese weit hinter den englischen Stagecoaches oder den schweizerischen Postwagen, soweit die Bequemlichkeit in Betracht kam, zurückblieben; schlimm hingegen war es mit den Wagen auf den Nebentouren bestellt. In einem ebenso engen wie niedrigen Kasten saßen 6 Passagiere dicht zusammengedrängt. Wehe den beiden Unglücklichen, denen das Schicksal die Mittelsitze beschert hatte. In dem stickigen Raume hatte sich im Laufe der Jahre ein unbeschreibliches Parfüm angesammelt, ein Gemisch von Gerüchen nach faulem, durchschwitztem Leder, muffigem Pferdehaar, Wagenschmiere und einer Kollektion anderer Düfte, die das Tuch und das Holzwerk des Kastens eingesogen hatten und wieder auszudünsten thätig waren. Die kleinen Schiebefenster ließen keine genügende Lüftung zu und wenn im Sommer die Sonne auf das Verdeck brannte, erhielt man einen Vorgeschmack von den Qualen einer tropischen Seefahrt im engsten Kajütenraume. So rumpelte das Gefährt über Steine und Knüppeldämme

oder schleifte durch Sand, Letten und Moor. Glücklich der Passagier, der durch ein Trinkgeld den Sitz neben dem Postillion erobert hatte! Der Rauch der sich nie entleerenden Tabakspfeife des Schwagers war Ambrosia gegen jene, wie aus einem Hexenkessel brodelnden Düfte.

Und dennoch empfand man auf diesen Fahrten nichts von dem Druck der Langeweile, mit welcher eine gleichlange Eisenbahnfahrt den Reisenden behaftet. Langsam und schwerfällig, wie sich das Gefährt hinwälzte, fand man genügende Muße, um die sich dem Auge darbietenden Menschen und Gegenstände zu betrachten und ihnen ein Interesse abzugewinnen, das sich beim Durchfliegen eines Landes mit dem Dampfroß nicht fassen läßt. Bei der Eisenbahnfahrt ermüdet selbst der kurze Aufenthalt auf den Haltestellen durch das beständig wiederkehrende Einerlei der Eindrücke. Jeder Bahnhof sieht wie der andere aus; das Treiben ist lärmend aber monoton; überall die gleichen Gestalten von schreienden Schaffnern und umher schwirrenden Kellnern, welche Bier, Cognak, Würstchen, Butterbrote, Apfelsinen ꝛc. alles wie nach Noten ableiernd feilbieten, aus Mangel an Zeit aber kaum die Hälfte der schmachtend Begehrenden damit beglücken können. Alles ist typisch, nichts individuell; selbst die Ein- und Aussteigenden nehmen auf den Bahnhöfen einen uniformen Habitus an, und auf der Fahrt rasen Städte, Dörfer, Flüsse, Wälder und Felder wie auf Leonorens grausiger Brautfahrt schattenhaft vor dem ermüdeten Auge vorüber, von dem Schnaufen der Maschine, dem Pfeifen des Dampfes und dem betäubenden Rasseln der Wagen begleitet.

Während man auf der Postfahrt die Länge der Reise als etwas unvermeidlich Gegebenes hinnahm, und sie, vorher von den Angehörigen und Freunden einen rührenden Abschied nehmend, mit Ernst und Bangigkeit antrat, stürmt man jetzt möglichst kurz vor dem Abgange des Zuges zum Bahnhof, woselbst die drängende Menge der Mitreisenden und ihrer Begleiter, die Sorge einen günstigen Platz zu erhaschen, das Hin- und Herschieben der Päckereikarren auf

dem gedrängten Bahnsteig, jede Rührung, die sich aufdrängen möchte, kurz und energisch abschneidet. Höchstens stellen sich zärtliche Begleiter auf das Trittbrett, um den Scheidenden Dinge, die längst vorher fest abgemacht waren, wiederholt einzuprägen und sich von den im letzten Moment noch herandrängenden Nachzüglern, mehr oder minder höflich herabkomplimentieren zu lassen.

Wie ganz anders ging es auf den geräumigen Posthöfen der alten Zeit her: Im weiten Hofe, von Pferdeställen und Wagenremisen umgeben, stand der gelblackierte Postwagen, umringt von den wartenden Passagieren und dem Chor ihres Abschiedsgefolges. Da war kein ungestümes Drängen, kein Streit um Plätze; die postalische Vorsehung hatte einem jeden im voraus die numerierten Zettel zugestellt und streng und unerbittlich wie die Nemesis „die schwarzen und die heitern Lose“, d. h. die Vorder-, Rück- und Mittelplätze verteilt. Abschiedsthränen konnten lang und reichlich fließen, Abschiedsküsse sich innig wiederholen; Wünsche und Warnungen, Segenssprüche und Beteuerungen von liebenden Eltern und Kindern erteilt und empfangen, durften in den Winkeln des geräumigen Hofes unbelauscht ausgetauscht werden, bis das Anspannen der Pferde, als unzweideutiges Zeichen des wirklich herannahenden Trennungsmomentes die Gruppen auflöste und zu dem Gefährt eilen ließ, woselbst der Postillion nach dreimal wiederholtem Trara den Bock bestieg und langsam und würdevoll mit kunstgerechter Hand das Gespann durch das niedrige Thor lenkte. Auch dort wurden noch Händedrücke und Kußhände gewechselt, und die Kinder verfolgten den auf holprigem Pflaster rumpelnden Wagen gassenweit, um durch Zuruf und Händewinken den teuren Abreisenden das Geleit zu geben.

Und nun, nachdem die letzte Brücke, das Trennungszeichen zwischen Stadt und Land, passiert war, ging es ins Weite. Der Postillion blies ein lustiges oder auch schwermütiges Liedchen. Das Mantellied und „Denkst du daran, mein tapferer Lagienka“ wechselten ab mit

„Freut euch des Lebens“. Viel Mühe gab er sich, dem Horne die Töne zu entlocken, denn es galt, das silberne Mundstück, die staatliche Auszeichnung für gutes Blasen, zu erwerben, und die Empfehlung der Passagiere konnte ihm dazu verhelfen. So dem Städtegewühl entflohen, sah der Reisende alles, selbst das Gewöhnliche, mit steigendem Interesse an: Den Bauer, der die Ochsen vor dem Pfluge antrieb; die vom bellenden Hunde umkreiste Schafherde; den Schäfer, der, am Grabenrande sitzend, an einem langen Strumpf strickte. Bald kam auch der Handwerksbursch, mit Ränzel und Knotenstock ausgerüstet, und hielt den mit grünem Wachstuch überzogenen Cylinderhut, fechtender Weise den Postwagen begrüßend, den belustigten Passagieren entgegen, die dann auch wohl dem Bruder Straubinger ein Dreierchen zuwarfen. Auf magerem Rosse trabte der Handlungsreisende, den Mantelsack hinter sich am Sattel befestigt, stolz vorbei. Weiber, die auf dem Felde jäteten oder hackten, bildeten beim Herannahen des Wagens eine lange Reihe und gafften ihm, indem sie, um sich vor der Sonne zu schützen, die Hand an die Stirn hielten, lange nach. In der Dorfgasse drängten sich die schwarzen Schmiedegesellen an die verräucherte Thür, um kritische Blicke auf die Hufeisen des Gespannes zu werfen. Schmucke Mädchen am Brunnen wechselten Blicke mit dem drallen Postillion, dessen blaue Uniform mit dem orangefarbenen Kragen offenbar nicht ohne Eindruck auf sie geblieben war. Weiber riefen dem Schirrmeister Grüße und Bestellungen für das nächste Dorf nach; alle Dorfhunde gerieten in bellende Aufregung, der Durchzug der Post war das große Tagesereignis im Dorfidyll und selbst dem Dorfidioten, der sich an der Kirchenmauer gähnend sonnte, schien das vorbeiziehende Gefährt einen Schimmer von Intelligenz aus dem blöden Gesichte zu entlocken.

Endlich aber kam das wichtigste Ereignis für alle Mitreisenden, die Mittagsstation. Vor der Thüre stand der Herr Posthalter, der die Insassen des Wagens, voraus-

gesetzt daß er zugleich Gastwirt war, denn im übrigen waren die Herren meist kurz angebunden, obligeant zum Aussteigen einlud. Da war von dem hastigen Hinunterschlingen, wie in unseren Eisenbahnrestaurants nicht die Rede. Lockend, zum Mittagsmahle reinlich gedeckt, breitete sich der Wirtstisch feierlich aus. Ebenso feierlich wurde die Suppe von der Frau Posthalterin oder ihrer „Mamsell Tochter" aufgetragen, denn Kellner in schwarzen abgeschabten Fracks mit saucebefleckten weißen Handschuhen und schmutzigen Servietten über dem Arme waren damals noch nicht aufgekommen; erst mit den Eisenbahnen und dem „bayerischen Bier" hat diese nützliche Menschenklasse ihren Einzug gefeiert. Fand der Herr Postmeister, wie er sich gern nennen hörte, Passagiere vor, welche die Tour wiederholt gemacht hatten, so setzte er sich wohl zu ihnen, um Tagesneuigkeiten oder Familienereignisse auszutauschen. Dann ließ er sich auch wohl mit einem Gläschen Wein ponieren und gab dem Postillion ein Zeichen, daß mit dem Abfahrtssignal bis „nach dem Braten" gewartet werden solle. Nicht überall war er so gelaunt, denn es gab Poststationen, auf welchen das Trara zur Abfahrt schon kurz nach dem zähen Rindfleisch, einer wirklichen „Pièce de résistance," gerade als der Braten auf der Schwelle erschien, ertönte, und die hungernden Passagiere mit Ingrimm hinausstürmen mußten, wenn sie sich nicht, wie dies einst in meiner Gegenwart geschah, des aus saftigen Rebhühnern bestehenden Inhalts der Schüssel gewaltsam bemächtigten und ihn trotz des schreienden Protestes der Wirtin mit sich fort in den engen Postwagen und in die weite Welt schleppten.

Hatte man sich nach der Abfahrt sodann, nach vielem Hin- und Herrücken, Einrichten der verschiedenen Beinpaare, stürmischen oder friedlichen Auseinandersetzungen mit den übrigen Leidensgefährten in seine Lage gefunden, so fing Gemütlichkeit, die alte deutsche Erbtugend, in der kleinen Kastengemeinde zu walten an. Tabakspfeifen und -Beutel, Flaschen und Butterbrode kamen zum Vorschein, Prisen wurden mit Bemerkungen ausgetauscht, die zu weiteren Bemerkungen

führten. So eng auch das Leben in jenen Zeiten war, so wurde die freie Äußerung dennoch weniger als heute, wo die Politik als Störenfried zwischen Mensch und Menschen tritt, von der Gène behindert. Die Politik war damals für Deutschland nur auswärtig, denn eine Innere gab es für den gewöhnlichen Staatsbürger noch nicht. Was kümmerte es uns aber, wenn sie sich jenseits der Vogesen wegen der spanischen Erbfolge oder in England der Reformbill halber erhitzten? Man sah solche Vorgänge mit dem gleichen Interesse an, wie man etwa die wilden Tiere in einer Tierbude betrachtete. Gemütlichkeit unter dem Schutze des hohen Bundestages war die höchste Bürgerpflicht. Meinungsverschiedenheiten überschritten selten die enggezogene Grenze des vergleichsweisen Wertes zweier Sängerinnen, z. B. der Catalani und der Sonntag. Erhitzen konnte man sich über den Streit zwischen Spontini und seinen Widersachern. Der neueste Roman, z. B. „1812" von Ludwig Rellstab, bewegte die Gemüter tiefer als die französische Charte und das Ministerium Polignac, und die Erhebung der Griechen gegen die Türken wurde erst, nachdem ihnen der Prinz Otto von Bayerland von der Quadrupelallianz als König oktroyiert war, wirklich populär.

Armer König Otto! Im Jahre 1864 sah ich ihn in Karlsbad als Expotentaten, Sprudel trinkend in Begleitung seines mit der Fustanella geschmückten Exadjutanten. Er sah nichts weniger als königlich, sogar recht unköniglich aus, denn er ging schief; vielleicht infolge der schiefen Stellung, die er, der Sohn des Dichterkönigs, Jahre hindurch im Lande der Hellenen eingenommen hatte.

Manchmal gestaltete sich das Gespräch im Postwagen dennoch interessant genug, denn es gab viele Gegenstände, welche das innere Leben des Deutschen bewegten und ihm ein genügendes Material für das ihm fehlende äußere boten. Die Naturwissenschaften waren zwar noch nicht so populär wie heutzutage, wo sie unmittelbar in den Weltverkehr eingreifen, dafür aber gaben die Litteratur und die abstrakte

Philosophie einen reichlichen Ersatz, der dem gebildeten Teile des Volkes einen weiten Stoff zum Denken gewährte und von ihm mit Vorliebe ausgebeutet wurde. Trafen Leute dieser Richtung im Postwagen zusammen, so floß die Zeit rasch hin, und das Gespräch belebte auch wohl die minder Unterrichteten in der bunten Gesellschaft.

Hin und wieder ereignete es sich auch, daß ein „Gereister" die Insassen über seine Fahrten belehrte. Eine Reise nach Frankreich oder gar nach England war zu jenen Zeiten ein Wagnis, welches schon seiner Kostspieligkeit halber nur von wenigen unternommen werden konnte und man lauschte dann ihren Mitteilungen mit gespannter Aufmerksamkeit, mochten sie wahrheitsgetreu sein oder nicht. Ein von einem Berliner, namens Nicolai, herausgegebenes Buch „Italien, wie es wirklich ist", machte zu jener Zeit die Runde. Es schilderte das Land, wo die Citronen blühen als ein von Engländern, Flöhen, Pfaffen, Banditen, Lazzaroni bevölkertes Pandämonium und erregte eine derartige Wut unter den Italienschwärmern, daß sich sofort ein Verein, um es zu bekämpfen, bildete.

Aufschneidereien solcher Art waren damals eher möglich als heutzutage, wo uns die entferntesten Weltteile nahe gerückt sind, und die Karte von Afrika, deren innere Fläche vordem ein unbeflecktes Weiß zeigte, bis auf geringe Lücken mit Gebirgen, Seeen, Wäldern und Volksnamen ausgefüllt ist. Der bereits vorher erwähnte, s. Z. als Romanschriftsteller und scharfer Kritiker weit bekannte Ludwig Rellstab schrieb in den dreißiger Jahren unter dem Namen „Reisen in entfernte Länder" eine Humoreske, in welcher er eine Postfahrt zwischen Berlin und Soldin schildert. Darin kommt ein Passagier vor, der der staunenden Postgesellschaft von seinen Wanderungen im Innern Asiens vorerzählt, so daß alles Auge und Ohr ist und den Abenteuerer mit Ehrerbietung anstaunt. Nur Rellstab selbst merkt bald, daß der Schwindler einfach aus einem eben erschienenen Reisewerke nacherzählt und ebensowenig in Asien als im Paradiese gewesen war. Eine Pause

benutzend, biegt er ihm ein Paroli, indem er scheinbar beiläufig von seinem eignen (gleichfalls fingierten) Aufenthalte in Algier, Marokko und, Gott weiß wo sonst noch in Afrika Bemerkungen einfließen läßt, bis sich das Interesse der Mitreisenden ihm allein zuwendet und er, dringend dazu aufgefordert, seine Wüsten- und Karawanenfahrten, Löwen-, Bären-, Leopardenjagden (alles nach einem andern Reisewerke) auftischt und den mitreisenden Münchhausen, der nunmehr ganz in den Schatten gestellt ist, übertrumpft.

Lebt wohl auf immer ihr romantischen Zeiten der Jugend! Andere Gestalten bevölkern heute die Landstraße, und mit dem Postwagen, dem Fuhrmann, dem Ellenreiter und dem wandernden Handwerksburschen seid ihr auf Nimmerwiedersehen entschwunden und habt einem ringenden, ruhelosen, nervösen und genußsüchtigen Geschlechte den Platz geräumt! Auch jetzt noch giebt es Postillione, aber ihr Horn wird, wenn sie die Güter vom Posthofe zum Bahnhofe fahren, vom Straßengeräusche übertönt, und die wenigen echten Postwagen, die auf einsamen Gebirgswegen Passagiere kurze Strecken weit fahren, sind verkümmerte Exemplare einer untergehenden Species, deren einstmalige Pracht nur noch in den Räumen der Postmuseen aufgespeichert steht. Der Fuhrmann der alten Zeit ist vom Rollkutscher verdrängt worden; der Ellenreiter reist, vom Pferde abgestiegen, von Ort zu Ort auf der Eisenbahn mit Musterkoffern, die kein Elefant tragen möchte, und unser alter, ehrwürdiger Handwerksbursche, jenes Urbild des Lumpaci-Vagabundus, das die Jugend unsrer Greise auf der Bühne ergötzte, ist mit der Zunft zu Grunde gegangen und wird von unsern modernen Zünftlern nimmer wieder heraufbeschworen werden.

Kehren wir nunmehr von diesem Ausfluge in das Land der Romantik zur Wirklichkeit zurück, so schwindet der Glanz, den uns die Vergangenheit trügerisch vorspiegelt vor der Beschränktheit der damaligen Zustände des deutschen Vaterlandes, welches wie so oft vorher zum Schlachtfelde innerer und äußerer Fehden auserlesen war.

Der Kampf gegen die französische Revolution hatte nach kurzlebigen Erfolgen mit einer Niederlage geendet, welche die Zerrissenheit Deutschlands, die unter seinen Regierungen herrschenden Gegensätze, ihr sich mißtrauisch kreuzendes Wollen und darum impotentes Können um so schmählicher kennzeichnete, als es den verachteten Sansculottes unterlegen war. Der Nimbus des ererbten Kriegsruhms erlosch vor dem Fanatismus zerlumpter Scharen und der Energie der feindlichen Führer, deren größter sich endlich zum Diktator seines eignen Landes und des kontinentalen Europas emporschwang, jeden Widerstand rücksichtslos niederwarf und seinen eisernen Willen durch Gewalt und List den Nationen aufdrängte.

Unter so schmählichen Zuständen war ein wirklicher Aufschwung des Handelsverkehrs nicht möglich, und wenn sich auch einzelne Industriezweige durch das seit 1806 von Napoleon begonnene, den ihm untergeordneten Staaten aufgezwungene, gegen England gerichtete Kontinentalsystem gehoben hatten, so litten die Länder andrerseits infolge der diesen Zwang begleitenden Verteuerung aller Waren, welche die Menschen zur äußersten Sparsamkeit trieb, ein Übel. welches durch die schweren den Besiegten auferlegten Brandschatzungen noch vermehrt wurde.

Zu diesen Plagen gesellte sich die Unzulänglichkeit der Verbindungsmittel. Nach Beendigung der Napoleonischen Kriege im Jahre 1816 gab es in Preußen nur 420 Meilen = 3150 km chaussierter Wege, unter welchen Ost- und Westpreußen mit 1¼ Meilen figurierten. Berücksichtigt man hierbei, daß die höher kultivierten Rheinlande und die Teile des ehemaligen Königreichs Westfalen, welche beim Frieden zu Preußen geschlagen wurden, sowie der annektierte Teil Sachsens, von Napoleon aus strategischen Rücksichten inzwischen mit mancherlei Kunststraßen versehen worden waren, so kann die Zahl der guten Wege in den altpreußischen Landesteilen vorher nur sehr klein gewesen sein. Des Vergleichs halber erwähne ich, daß Preußen im Jahre 1891 neben seinem ausgebildeten Eisenbahnnetze mehr als 86500 km Provinzial-,

Kreis-, Gemeinde-, Guts- und Privatstraßen zählte. Als die Eisenbahnen bei uns zuerst aufkamen, befürchteten viele, daß die Pferde hierdurch überflüssig werden würden; aber gerade durch ihre Errichtung stieg die Nachfrage nach Zuglieren, weil die Landstraßen als Zubringer für die Eisenbahnen unerläßlich wurden, und ihre Vermehrung weit mehr als früher im Interesse des Landbaues und der sich stetig vergrößernden Industrie lag. In einer im Jahre 1836 erschienenen Denkschrift über das Projekt einer Eisenbahn von Elberfeld über Hagen nach Witten heißt es: „Der Zustand der Straßen in Westfalen ist derartig, daß durchschnittlich nur 18 Centner Nettolast auf je ein Pferd kommen, wobei auf den stärker als mit 8 Zoll auf die Rute aufsteigenden Strecken noch Vorspann erforderlich wird", und ferner: „so unglaublich es auch scheinen mag, so sieht man doch täglich lange Züge von Pferden, welche auf guten Chausseen 4—5 Meilen weit, jedes 3 Scheffel Kohlen auf dem Rücken tragen."

Ich selbst habe in der That noch Gefährte mit 24 Pferden Vorspann gesehn, welche Dampfkessel von Aachen nach Rußland schleppten, trotzdem es damals, es war anfangs der fünfziger Jahre, bei uns in den kultivierten Teilen Deutschlands bereits Eisenbahnen gab; aber sie bildeten noch keine ununterbrochene Verbindung, ihr Fahrmaterial war noch nicht auf die Befrachtung derartig voluminöser Gegenstände eingerichtet, so daß sich der schwerfällige Transport auf der Landstraße billiger stellte als die teilweise Benutzung der Bahnen.

Die Schilderung des altmodischen Fuhrwesens mit seinem blaubekittelten, weiß benachtmützten Korps der Fuhrleute, welche über der Nachtmütze den hohen Hut trugen, auf dessen breitem Rande die Wegezettel fächerartig befestigt waren, könnte uns wieder in die Romantik zurückführen, wenn ich es diesmal nicht vorzöge, kühl und nüchtern bei den Thatsachen zu bleiben. Die mit weißen Planen überzogenen, hoch aufgetürmten Gefährte zogen schwer bespannt, karawanenweise, die Straße entlang. Dies

in Gemeinschaft reisen war teils der Raubbanden wegen, die in einigen Teilen Deutschlands die Straße beunruhigten, teils der schlechten Straßenbeschaffenheit wegen nötig. Oft blieben die Räder in den Löchern stecken, und die Winden mußten hervorgeholt werden, um die Wagen unter vereinter Hilfe wieder in Gang zu bringen. Durch die Zerrissenheit des Zollwesens begünstigt, war damals der Schmuggel ein einträgliches, in weitem Umfange betriebenes Geschäft geworden, und manche der verwahrlosten Leute, welche diesem gefährlichen Handwerke nachgingen, waren wohl imstande, bei passenden Gelegenheiten einen weitern Schritt auf dem Pfade des Verbrechens zu wagen. In welcher Weise das Zollwesen nach Beendigung der Freiheitskriege demoralisierend auf sonst gute Leute einwirkte, erzählt Franz Ziegler in seinem ebenso einfach wie ergreifend geschriebenen „Landwehrmann Krille“, einem Kulturbild der damaligen Zeit, wie es selten packender wiedergegeben ist.

Die Spedition wurde unter den geschilderten Umständen ein reiches Feld des Gewinnes, weil direkte Verbindungen zwischen entfernt von einanderliegenden Städten selten waren. Anfänglich vermittelten die Ausspanne, in welchen die Fuhrleute einkehrten, die Weiterbeförderung der Güter und nahmen allmählich die Verpflichtung auf sich, mit den Fuhrleuten abzurechnen, Spesen und Zölle auszulegen, sichere Verbindungen mit Geschäftsfreunden an andern Plätzen anzubahnen, für Rückfrachten zu sorgen 2c., und aus diesen Anfängen entwickelten sich mit der Zeit Geschäfte von hervorragender Bedeutung, von welchen noch heute verschiedene als große Firmen bestehn und sich neben der Spedition zu Bankhäusern umgewandelt haben. Einige derselben schlossen Verträge mit der Post ab, welche dann ihre Posthaltereien zur regelmäßigen Beförderung der Gefährte verpflichtete und hierdurch zur Bildung eines gut gegliederten Frachtfuhrsystems beitrug.

Mit dem Einzug der Eisenbahnen nahm das Speditionswesen zwar eine andre Wendung, aber diese Geschäfte sind deshalb nicht zu Grunde gegangen, sondern

haben sich eher erweitert; denn da die Bahnverwaltungen für Einzelgüter höhere Frachten als für Waggonladungen berechnen, so haben sich die Speditionsgeschäfte zu Sammelstellen für Einzelgüter herangebildet und sind daher imstande, ihren Kunden einen Teil der Differenz zu gute kommen zu lassen, wodurch beide Teile gewinnen.

Der Brief- und Paketdienst wurde noch in diesem Jahrhundert vielfach von Fußboten betrieben. Botenweiber, Handelsjuden und andere Reisende vermittelten diesen Verkehr. In dem Briefwechsel zwischen Schiller und Goethe spielt die zwischen Weimar und Jena zwei- bis dreimal wöchentlich wandernde Botenfrau, welche die Briefe der beiden größten Dichter unseres Zeitalters beförderte, eine nicht unbedeutende Rolle. Auch die Meßreisenden wurden als Briefträger benutzt und brachten aus weiter Ferne Korrespondenzen nach Leipzig und Frankfurt, von wo aus sie durch andere Meßreisende weiter befördert wurden. Ein Landbriefträger-Amt gab es bis zum Anfang dieses Jahrhunderts überhaupt nicht. Noch in den dreißiger Jahren mußten die Landbewohner ihre Briefe entweder von den nächstgelegenen Poststationen selbst abholen oder andere (Gastwirte, Botenfrauen 2c.) damit beauftragen. Hierin brachte Frankreich zuerst eine Reform: Durch ein im Jahre 1829 erlassenes Gesetz wurden 4500 Landbriefträger angestellt, welche die im Bezirke der Postanstalt aufgegebenen Briefe mindestens einen Tag um den andern in allen Mairien zu bestellen hatten. In Preußen wurden zwar bereits im Jahre 1824 Fußboten zu diesem Zwecke, zunächst nur von Frankfurt a. O. für die Nachbarschaft probeweise eingesetzt, doch bildete sich dieses neue Institut nur langsam weiter aus und erhielt erst in den fünfziger Jahren eine größere Ausdehnung. Im Jahre 1879 waren im deutschen Postgebiete zwischen 11 und 12000 Landbriefträger thätig, welche jährlich zusammen etwa 88 Millionen km marschierten; sie hatten Ebenen sowohl wie Gebirge zu durchwandern, selbst die höchsten Berge mußten sie trotz Schnees und Unwetters, so lange als die Gasthäuser



auf denselben geöffnet blieben, besteigen. In Frankreich bedienen sich die Boten im Winter langer und flacher Schneeschuhe, um sich den Marsch über die verschneiten Wege zu erleichtern. Heutzutage hat sich das Velozipéd auf ebenen Landstrecken, so z. B. in Dänemark, als Transportmittel stark eingebürgert.

Als ein wesentlicher Fortschritt ist seit dem Anfang dieses Jahrhunderts die Reitpost zu bezeichnen, welche im Schiller—Goetheschen Briefwechsel gleichfalls eine Rolle spielt. Im Orient wird das Kameel in einem ausgedehnten Maße zur Beförderung der Posten verwandt, nicht minder in Asien wie auch auf den Karawanenpfaden der Sahara. In Ägypten bringt das Kurskameel, da wo die Nilschiffahrt aufhört, die Postsendungen über Aba Hamed und Berber nach der Hauptstadt des ägyptischen Nubiens. Gordon ritt, von einem einzigen Adjutanten begleitet, die ganze Strecke bis nach Chartum auf dem Kameele, und in China wird die Post fast ausschließlich durch reitende Boten besorgt, ebenso wie die russische Kurierpost, welche von Peking über Urga in Kiachta, den Anschluß an den großen Postkurs durch Sibirien vermittelt. In Argentinien wurden noch im Jahre 1876 die kostspieligen Postwagenkurse im Innern des Landes so viel als möglich durch Reitposten ersetzt, auch in Mexiko und in Australien spielen dieselben bis in die allerneueste Zeit eine bedeutende Rolle. Selbstverständlich wird die Ausdehnurg derselben durch die wachsende Verzweigung der Eisenbahnen in allen Weltteilen bedeutend eingeengt, aber dennoch werden voraussichtlich noch manche Jahrzehnte vergehen, ehe der letzte Postreiter vom Erdballe verschwindet. Pferde, Maultiere und Kameele konkurrieren bis auf den heutigen Tag mit der Lokomotive, dem Gaswagen und dem Zwei- und Dreirad, obwohl letzteres für den Stadtverkehr bereits eine Rolle spielt und mehr und mehr in Gebrauch kommt.

Auch das Ruder- und das Segelboot müssen als Beförderungsmittel für Personen und Briefpost dienen, so z. B. als Verbindung zwischen dem Festlande und den

Inseln Ost- und Westfrieslands, an der Westküste Schleswigs und andern entlegenen Teilen, auf welchen die Dampfschiffahrt sich nur während der Badesaison bewegt.

Das fiskalische Verhältnis zwischen der Post und den Eisenbahnen ist in den verschiedenen Ländern sehr verschiedenartig ausgebildet. In Deutschland mußten die Privatbahnen, ihren Konzessionsbedingungen gemäß, die Postgüter bis zu einem bestimmten Gewichte unentgeltlich befördern, eine Verpflichtung, welche von den verstaatlichten Eisenbahnen gleichfalls übernommen worden ist. Die großen Überschüsse der Reichspost gehen mithin zu einem nicht unwesentlichen Teile auf Kosten des Bahnfiskus.

In England hat sich die Postverwaltung mit den Bahnen über die Höhe der ihnen zu gewährenden Frachtsätze zu einigen, und in Amerika waren die Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1878 mit der ihnen von der Post gewährten Vergütung, welche über 5½ Millionen Dollars (ca. 22—23 Millionen Mark) betrug, so unzufrieden, daß sie nur im öffentlichen Interesse die Post einstweilen weiter befördern zu wollen erklärten.

Die Eisenbahn-Postwagen werden bei uns von der Postverwaltung selbst geliefert; schon im Jahre 1877 durchliefen die deutschen Bahnposten jährlich etwa 94½ Millionen km, nahezu dreimal mehr als die österreichisch-ungarischen und ca. 4½ mal mehr als die russischen.

War vor der Errichtung der Eisenbahnen der Personen- sowohl wie der Packet-Verkehr, ersterer zum Teil, letzterer fast gänzlich auf die Post angewiesen, so änderte sich dies naturgemäß mit dem Ansturm des Bahnrosses, das, wie wir weiterhin sehen werden, mit rapider Geschwindigkeit heranbrauste. Allerdings ist es auffällig, daß sich der Personenverkehr auf der Post zwischen 1845 und 1894 nicht sehr vermindert hat, denn er ist im Reichsgebiete nur von 3,4 auf 3,2 Millionen gefallen, doch beschränken sich die Beförderungen jetzt nur auf kurze Strecken, wie z. B. zwischen den Bahnhöfen und den Städten, da lange Postkurse sehr selten geworden sind. Der Briefverkehr nahm

mit der Zeit sehr erweiterte Dimensionen an, und die Schwierigkeiten, welche die Korrespondenz unter dem Drucke der unvollkommenen Leistungen und übermäßigen Forderungen der Postverwaltungen erlitt, wurden erst durch das neue Verkehrsmittel überwunden. Zweckmäßige Reformen, die bis heute noch nicht abgeschlossen sind, traten in seinem Gefolge auf.

In Preußen hatten die Kurfürsten schon früh selbständige Staatsposten eingerichtet und hegten dieselben als ein wichtiges Kulturmittel, ohne überängstlich auf die Erträge zu sehen, eine Thatsache, welche sich durch mannigfache Reskripte nachweisen läßt. Dennoch aber stiegen dieselben mit ihrer Ausdehnung, denn im Jahre 1784 erhob sich die Bruttoeinnahme der preußischen Post bereits auf 1 Million Thaler. Außer dem peußischen gab es in Deutschland noch zwei andere große Postgebiete, das österreichische und das taxische, außerdem aber noch eine bedeutende Anzahl kleiner, weil jeder Duodez-Potentat auf seinem Gebiete seine Post haben wollte. Österreich hatte bereits nnter Karl VI. das taxische Postregal abgelöst, außerhalb Preußens und verschiedener anderer Staaten besorgte aber die taxische Post, auf Verträge mit den betreffenden Fürsten grstützt, den Postverkehr, welchen sie einem alten, jedoch bestrittenen Monopol zufolge für sich in Anspruch nahm. Preußen hatte sich früh schon durch Cession großer, der Krone gehörender Güter mit der taxischen Verwaltung abgefunden, und als der Norddeutsche Bund errichtet wurde und das Postregal von den Staaten auf den Bund überging, wurde diesem die noch immer in einzelnen Staaten bis dahin bestehende taxische Post gegen Entschädigung einverleibt.

Es ist nicht die Aufgabe dieses Buches, die Wirrnisse, welche die am Ende des vorigen Jahrhunderts bestehende Ordnung zerrütteten und sich naturgemäß auch auf das Postwesen ausdehnten, bis in seine Einzelheiten zu verfolgen; dennoch aber verlohnt es sich, einen Blick auf die durch die Fremdherrschaft hervorgerufenen Änderungen zu werfen,

weil die Errichtung des Königreiches Westfalen und der übrigen Vasallenstaaten des Eroberers das bisherige postalische Wesen Deutschlands total umgestaltete. Die preußische Post verlor durch den Tilsiter Frieden an 3000 Quadratmeilen ihres bisherigen Postareals; in den Rheinbundsgebieten waren unter französischem Einflusse eine Menge neuer Postinstitute entstanden, so daß man im Jahre 1810 derer etwa 30 zählte. Die Folge war eine heillose, durch gegenseitige Chikanen verstärkte Verwirrung. So verweigerte z. B. die westfälische Postverwaltung der Großherzoglich Bergischen den Transit verschlossener Briefpakete nach Preußen; sie mußten über das in Hamburg befindliche französische Postamt versendet werden. Nach zahllosen Klagen wurden die westfälischen Portosätze zwar reformiert, blieben aber dennoch sehr hoch. Ein einfacher Brief kostete bis zu einer Meile Entfernung 10 Centimes, dieser Satz steigerte sich aber bei größeren Entfernungen und höherem Gewicht sehr erheblich. Für den einfachen Brief zwischen Memel und der französischen Grenze wurden, 21 Silbgr. bezahlt. Das Passagiergeld betrug im Westfälischen 1 Frank pro Meile ohne Gepäck. (NB. Dieser Satz wird auf unseren Eisenbahnen noch bis zum heutigen Tage für die I. Klasse bezahlt!) Im übrigen waren überall ähnliche Verhältnisse, die Postanstalten wurden ihrer ursprünglichen Bestimmung entgegen, als rein fiskalische Institute ausgenutzt. In England z. B. kostete ein einfacher Brief auf eine Entfernung von 15 englischen = annähernd 3 deutschen Meilen 33 Pfenige, für Entfernungen von 15 bis 500 englischen Meilen steigerte sich aber der Tarif von 4 bis auf 15 Pence = 1,25 Mark; auch dies galt nur für ein einzelnes Blatt, denn bei drei Blättern verdreifachte sich das Porto, und die Briefe wurden zu diesem Zwecke peinlich untersucht. Ein Brief von Wien nach Amerika kostete über 20 Mk. Für einen Brief aus Frankreich nach Hannover waren im Jahre 1833 noch 1,40 bis 1,70 Frank zu entrichten. Von Aachen bis Memel kostete im Jahre 1824 der einfache Brief 18 Silbgr.

Unter dieser provokatorischen Postwirtschaft war es nicht zu verwundern, daß die briefliche Mitteilung auf das äußerste beschränkt und jede Gelegenheit, das Postregal zu umgehen, gesucht wurde. Die kaufmännische Korrespondenz bediente sich hierzu verschiedener Mittel: Versiegelte Briefe wurden, in unversiegelte Kouverts eingeschlossen, den Fuhrleuten mitgegeben oder eine größere Anzahl von Briefen durch die Post, in einem einzigen Kouverte, an den Spediteur gesandt, der sie an die Adressaten gegen Entrichtung des halben einfachen Portos ablieferte. Den Überschuß teilte er mit dem Absender. Diese Manipulation spielte noch bis in die vierziger Jahre hinein. Die Briefe waren auf sehr dünnem Papier geschrieben, welches man, auf den damaligen Generalpostmeister anspielend, „Naglers Verdruß Papier“ nannte.

Die Wirkung dieser unsinnigen Fiskalität blieb nicht aus. So waren z. B. die Posteinnahmen in England, trotz der Bevölkerungszunahme, zweiundzwanzig Jahre lang stationär geblieben. Ein gewerbliches Volk, wie das englische, blieb zwar diesem die Gewerbthätigkeit belastenden Unwesen gegenüber nicht unthätig, aber dem herrschenden Postbureaukratismus war schlecht beizukommen. Man setzte Parlamentskommissionen ein, flickte hier, flickte dort, im ganzen aber blieb es beim Alten.

Der Agitation eines Privatmannes, Rowland Hills, war es vorbehalten, die in ihren Grundzügen noch heute geltende Briefportoreform einzuleiten und durchzuführen. Er schlug einen gleichmäßigen Satz von 1 Penny für alle Briefe bis zu $^1/_2$ Unze Gewicht für alle Entfernungen innerhalb der drei Königreiche geltend vor, gleichzeitig aber den Frankierungszwang durch Verdoppelung der Sätze bei nicht frankierten Sendungen und eine Erhöhung des Portos nach Maßgabe des Gewichtes. Jede Portobefreiung (mit dieser wurde großer Mißbrauch getrieben), sollte dabei aufhören, die bisher üblichen Portosätze für das Ausland dagegen einstweilen bestehen bleiben. Durch diese Vereinfachung hoffte er den Postdienst zu verbilligen

und dabei die Einnahmen zu steigern; vorwiegend aber betonte er in einer Denkschrift die moralische Einwirkung der Reform auf die Volksklassen, welche durch die bisherige Höhe der Sätze, von der Korrespondenz gänzlich ausgeschlossen, nicht selten das Postregal zu umgehen wußte, sei es durch die Benutzung von Gelegenheiten oder in betrügerischer Weise. Er soll einmal zugegen gewesen sein, als ein Postbote einem jungen Mädchen einen Brief ihres Bräutigams überbrachte, dessen Annahme sie verweigerte; als er sich mitleidsvoll erbot, das Porto für sie zu bezahlen, beharrte sie dennoch auf der Nichtannahme und erzählte ihm späterhin vertrauensvoll, daß zwischen ihr und ihrem Schatz gewisse auf der Adresse geschriebene Zeichen verabredet seien, welche ihr Wohlbefinden bedeuteten, nur wenn diese fehlten, würden die Briefe angenommen; in dieser Weise betrogen sie die Post um das Porto. Dieses System soll ziemlich verbreitet gewesen sein. Übrigens erzählt man ähnliches von polnischen Meßjuden.

Hill erwartete durch die Reform eine Verkehrssteigerung um das sechsfache. Die bureaukratische Kurzsichtigkeit der Fachleute zeigte sich bei der Parlamentsverhandlung aufs Glänzendste, denn der Generalpostmeister Lord Lichfield brachte neben manchen anderen auch den Einwand zur Geltung, daß bei einer Vermehrung der Korrespondenz das Generalpostgebäude nicht ausreichen werde, um die hierdurch vermehrte Zahl der Beamten und Briefschaften zu bergen. Hill fragte ihn schlagend, ob sich in einem großen und gewerbreichen Lande der Umfang des Verkehrs nach dem Gebäude oder das Gebäude nach dem Umfang des Verkehrs zu richten habe? Den Vorwurf, daß „seine Vorschläge der nötigen Fachkenntnis entbehrten“ beantwortete er mit Worten, welche alle Vorstände umfangreicher Institute beherzigen sollten: „Fachmänner sind die natürlichen Wächter gegen unbedachte Neuerungen, aber sie kommen durch lange Gewöhnung an das Bestehende leicht in die Lage, vorhandene Fehler und Mängel zu übersehen. Deshalb sind sie wenig geneigt, an die

Möglichkeit von Verbesserungen zu glauben, und zeigen sich besonders argwöhnisch gegen Reformvorschläge eines Nichtfachmannes. Die Forderung, daß solche Vorschläge sich ohne weiteres mit der bestehenden Geschäftsbehandlung decken sollen, ist unweise, denn dadurch werden alle Änderungen, auch die vorteilhaftesten, von vorn herein ausgeschlossen."

Die Frage, ob die vorauszusehende Erhöhung des Briefverkehrs nicht von einem bedeutenden Ausfall in den Einnahmen begleitet sein würde, veranlaßte die Regierung, dieselbe vor die bereits bestehende, unter A. Wallaces Vorsitz tagende Kommission zur Prüfung zu bringen.

Hill hatte zwar den gleichmäßigen Portosatz für jede Entfernung vorgeschlagen, aber die Vereinfachung des Betriebes durch die Anwendung von aufklebbaren Briefmarken ging nicht von ihm, sondern von einem schottischen Buchhändler „James Chalmers" aus. Hill hatte gestempelte, von den Postämtern zu verkaufende Kouverts oder Briefbogen vorgeschlagen, eine Einrichtung, welche vor ihm schon von einer Kommission empfohlen war, die sie für Preislisten, Cirkulare und andere gedruckte geschäftliche Mitteilungen einführen wollte. Da die Anwendung gewöhnlichen Papiers als Stempelpapier leicht zu Fälschungen führen konnte, wollten andere nur das Dickinsonsche Papier, welches mit Seiden- und Baumwollenfäden in einer Weise, die die Nachahmung ausschloß, durchzogen war, zur Stempelung zugelassen wissen. Dies jedoch stieß auf Widerstand, weil es dieser Firma ein unberechtigtes Monopol gewährt haben würde. Der Vorschlag Chalmers fand deshalb großen Beifall, und zweifellos hat derselbe zu einer schnelleren Lösung der Frage geführt. Daß sein Name gegen den Rowland Hills zurücktrat und er in der Geschichte der englischen Briefpostreform lange Zeit fast unerwähnt geblieben ist, war übrigens natürlich, weil er viel weniger agitatorisch und auch später als Hill aufgetreten war; andererseits aber war gerade Hills Bestreben, sich nicht auf die Fachmänner, die Regierung und das Parlament zu be-

schränken, sondern das ganze Volk zur Beihilfe anzurufen, das alleinige Mittel, um so drückenden Mißständen erfolgreich entgegenzutreten; ein Mittel, welches seitdem bei den wichtigsten politischen Fragen mit der besten Wirkung in England durchgeführt worden ist.

Hills Erwartungen betreffs der fiskalischen Rentabilität der Reform erfüllten sich im Anfange nicht. Im ersten Jahre derselben hatte sich die Zahl der Briefe zwar verdreifacht aber die Überschüsse waren von 1500000 auf 500000 L., also um zwei Drittel gesunken. Erst im Jahre 1850/51 wurde die alte Brutto-Einnahme erreicht, und es dauerte bis zum Jahre 1863, ehe der frühere Überschuß wiederhergestellt war.

Dieser Ausfall ist jedoch nicht auf das verbilligte Porto allein zurückzuführen. Die Postgebäude mußten erweitert, viele neue errichtet, die Zahl der Beamten und Briefträger vermehrt, und ihre Löhne gesteigert werden. Hingegen bewirkten die stetige Zunahme der Bevölkerung und die Verminderung der Analphabeten, deren Zahl bei der Einführung des Pennyportos im Jahre 1840 noch sehr erheblich war und sich erst durch den Schulzwang und die Verbesserung der Volksschule allmählich verringert hat, im Verein mit der riesigen Ausdehnung von Handel und Industrie, welcher eine große Hebung des allgemeinen Wohlstandes folgte, eine solche Steigerung der Postüberschüsse, daß dieselben im Jahre 1895 nahezu 4 Millionen £ = 80 Millionen Mark, ohne die Telegraphenüberschüsse, betrugen. Die Überschüsse im Deutschen Reich beliefen sich im Jahre 1896 auf nahezu 30 Millionen Mark.

Die Erfolge der englischen Postreform veranlaßten sämtliche übrige Länder je nach ihrer Natur langsamer oder rascher derselben Spur zu folgen. Die Portosätze wurden vermindert und vereinfacht, doch herrschten noch lange Zeit in den verschiedenen Staaten wesentliche Differenzen zwischen denselben.

Das Bedürfnis, das Postwesen dem verbesserten

Verkehrswesen anzupassen und die antediluvianischen Einrichtungen mit denen jenes in einer ganz unerhörten Weise belastet war, zu beseitigen, wurde zwar überall gefühlt; wenn es aber schon schwer ist, viele Menschen unter einen Hut zu bringen, so erscheint dies bei bureaukratisch regierten Staaten beinahe unmöglich. Trotzdem gelang dies der unermüdlichen Energie des vor kurzem verstorbenen deutschen Generalpostmeisters Stephan, der sich durch die Begründung des Weltpostvereins ein bleibendes Denkmal gesetzt hat. Der im Jahr 1850 gegründete Deutsch-Österreichische Postverein war schon ein wahrhafter Fortschritt gewesen, weil durch ihn gleichmäßige und billige Portosätze vom höchsten Norden des deutschen Bundes bis zu den äußersten südlichen und östlichen Grenzen des Kaiserstaates geschafft wurden. Die auf den Antrieb der Vereinigten Staaten im Jahre 1863 zusammengetretene internationale Postkonferenz bedeutete einen weiteren Fortschritt auf dem Wege der Reform, aber erst im Jahre 1874 gelang es, namentlich durch Stephans Beihilfe, den allgemeinen Postverein zustande zu bringen, an welchem zweiundzwanzig europäische Staaten mit großen Kolonialgebieten und außerdem die Vereinigten Staaten teilnahmen und einen Postverband gründeten, welcher ein Gebiet von 31 Millionen qkm umschloß. Auf diesem galt fortan für Briefe, unter Ausschluß einer kurzen Übergangszeit, der Einheitssatz von 25 Centimes für ein Gewicht von 15 g. Für längere Seetransporte wurde noch ein Zuschlagsporto angenommen. Noch wichtiger war es aber, daß die Transitfreiheit für den Postaustausch über den ganzen Verband bestimmt wurde und gleichzeitig allgemeine Regeln über die Behandlung der einzelnen Poststücksgattungen zustande kamen; gleichzeitig fielen die lästigen Abrechnungen über die Portoanteile der einzelnen Länder. Als Organ des Verbandes wurde das internationale Postbureau in Bern gegründet und Postkongresse, die von Zeit zu Zeit zusammentreten sollten, um über weitere Verbesserungen der Einrichtungen zu verhandeln, wurden eingeführt. Jetzt umfaßt der Weltpostverein

63 Staaten mit 1396 Millionen Einwohnern und einem Briefverkehr von 20 Milliarden. Das Vereinsporto ist auf 25 Centimes oder abgerundet 20 Pfg. = 10 Kr. österreichischer Währung für den einfachen frankierten Brief festgesetzt. Die Gebühren für das Kilogramm Briefe im Landtransit sind auf 2 Francs herabgesetzt; noch im Jahre 1875 bestanden nicht weniger als 1200 internationale Taxsätze. Ebenso sind die Tarifsätze für Zeitungen, Drucksachen, Warenproben, welche im Berner Vertrage von 5—11 Cts. für 50 g. normiert waren, gleichmäßig auf 5 Cts. ermäßigt worden. Bedeutende Erweiterungen des Packetverkehrs wurden angebahnt, so daß man derartige Sendungen jetzt von hier aus durch das gewaltige Britisch-Indische Reich zu mäßigen Sätzen befördert.

Eine Neuerung im Briefverkehr wurde durch die Postkarten geschaffen, welche zuerst von Stephan auf der Postkonferenz in Karlsruhe im Jahre 1865 vorgeschlagen und bald darauf in Österreich eingeführt wurden. Diese zu kurzen Mitteilungen zu benutzende, billige Korrespondenz hat ihren Eroberungszug schnell durch die Welt gemacht und ist ein Merkmal der heutigen stark beschäftigten, kurzangebundenen Zeit. Im vorigen Jahrhundert und im Anfang des jetzigen schrieb man lange Briefe. Die mannigfachen Korrespondenzen, welche uns die Litteratur überliefert hat, schwelgen in weitläufigen Auseinandersetzungen und überschwänglichen Gefühlsergüssen und enthalten oft, neben vielem Interessanten, einen übermäßigen Wortschwall, der die Seltenheit des mündlichen Verkehrs in der damals reisearmen Zeit ersetzen mußte. Ihnen haben wir allerdings herrliche Schätze zu verdanken, die in Briefen aufgespeichert liegen und das Bild der Zeiten oft klarer abspiegeln als die Produkte ihrer Dichter und Schriftsteller. Hätten damals Eisenbahnen existiert, so würden wir schwerlich die reichhaltigen Korrespondenzen unserer Geistesheroen besitzen, welche uns, wie z. B. in dem Briefwechsel zwischen Goethe und Schiller, dem des letzteren mit Körner und vieler anderer einen tiefen Einblick in die Genesis ihrer Produkte gewähren.

Auch die Geschäftswelt war damals schreiblustig und wenn man die kaufmännischen Kopierbücher jener Zeit nachschlägt, so sieht man mit Ergetzen, wie verschwenderisch der altehrwürdige Kaufherr mit der Tinte umging und wieviel Worte um Geringfügiges geschrieben, welche Phrasenschnitzel gedrechselt wurden, und welche Umschweife die einfachsten Dinge begleiteten. Man hatte für den Umfang der Geschäfte überflüssig viel Muße und füllte sie mit Weitläufigkeiten aus, aus welchen sich der „kaufmännische Stil", will sagen die Stillosigkeit, in ihrer ganzen phrasenhaften Lächerlichkeit herausbildete. Allerdings war dies vorzugsweise in Deutschland der Fall, woselbst die Titelsucht bis in den Briefwechsel eindrang und das Hochedel, Hochgelehrt, Hochgestreng keine kleine Rolle spielte und sich bis auf den heutigen Tag im „Hoch-, Hochwohl- und Wohlgeboren" mumienhaft erhalten hat. Die Korrespondenzkarte und das Telegramm haben den Stil zwar nicht verschönert, aber sie haben zu einer kurzen, präzisen Ausdrucksweise geführt, die dem Geschäftsmann angemessener ist, als die weitschweifigen, altmodischen Phrasen unsrer Altvordern.

Für die schnelle Beförderung der Briefschaften innerhalb der Städte ist die Rohrpost von großer Bedeutung geworden. Der erste derartige Versuch, Briefe und Pakete vermittelst komprimierter Luft von einem Flügel des Generalpostgebäudes zum andern zu befördern, wurde in London unternommen, doch kam sie zuerst in Berlin zur allgemeinen Anwendung. Seit 1876 sind zahlreiche Rohrleitungen angelegt worden, vermittelst welcher leichte Briefe und Postkarten von den verschiedenen Postämtern aus nach allen Richtungen durch Verdichtuug der in den Röhren befindlichen Luft geschleudert werden. Im Jahre 1884 wurden etwa 2½ Millionen Nachrichten in dieser Weise versendet und seitdem hat sich die Zahl um vieles vermehrt. In vielen großen Städten bestehen ähnliche Einrichtungen.

Privatposten, welche innerhalb großer Städte den Briefverkehr besorgen, sind jetzt etwa 70 in Deutschland

vorhanden. Sie erheben ein geringeres Porto als die Postanstalten und haben infolge dieses Umstandes sehr an Ausdehnung gewonnen.

Von einer weittragenden Bedeutung für den Privat- und den Handelsverkehr sind die Übermittelungen von Geldbeträgen durch die Post geworden. Der eingeschriebene Wert der beschwerten Briefe, Pakete, der Nachnahmesendungen, Postaufträge und der Postanweisungen erreichte im Jahre 1894 im deutschen Reiche einen Betrag von mehr als 21 Milliarden Mark. Er ist innerhalb der letzten 10 Jahre um etwa 4 Milliarden gestiegen. Bedenkt man, daß solche Sendungen hauptsächlich für geringere Summen bestimmt sind, während die großen Transaktionen durch Wechsel, Checks 2c. ausgeglichen werden, so läßt sich aus diesen Daten auf eine starke Vermehrung des gesamten Verkehrs schließen, obwohl zweifelsohne die Erleichterungen und die Verbilligung der postalischen Vermittelung gleichfalls zu der Steigerung beigetragen haben.

Interessant ist es, einen Blick auf die Zahl der Poststücke zu werfen, welche in den verschiedenen Ländern auf je einen Kopf ihrer Bevölkerung fallen. In Europa steht die Schweiz mit 64,8 an der Spitze. Großbritannien folgt ihr mit 62,8; das deutsche Reich steht mit 45,8 in dritter Reihe, während Frankreich nur 37,8 aufweist. Tief unten steht Rußland mit nur 2,8 Poststücken. In Amerika erreichen die Vereinigten Staaten nahezu die Ziffer Großbritaniens.

Im ganzen wurden die die Welt durchlaufenden Poststücke gegen den Ausgang der 80er Jahre auf 12,3 Milliarden jährlich geschätzt. Es bewegten sich mithin damals täglich etwa 34 Millionen Sendungen auf der Erde. Jedenfalls ist diese Zahl seitdem beträchtlich gewachsen.

Zahlen wie diese legen ein beredtes Zeugnis für die Wirksamkeit der Verträge ab, welche die Nationen zur Stärkung des friedlichen Verkehrs unter einander geschlossen haben. Durch sie ist der Verband der Völker enger, ihr Austausch reger und das Gefühl ihrer Interessen-

gemeinschaft fester geworden. Der Handel ist aus den nationalen Grenzen in die freie Weltwirtschaft getreten, und in seinem Gefolge mildern sich die Vorurteile, erweitern sich die Ideen, denn nicht allein die materielle, sondern auch die geistige Arbeit dringt unaufhaltsam mit ihm vor und strebt mehr und mehr zum Gemeingut der ganzen Menschheit zu werden.

„Euch, ihr Götter gehöret der Kaufmann, Güter zu suchen
Geht er, doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an.“

Die Eisenbahnen.

Zweiundsiebenzig Jahre sind verflossen, seit der erste Dampfbahnzug seine Probefahrt glücklich zurückgelegt hat; vor zweiundsechzig Jahren haben die Eisenbahnen ihren Einzug in Deutschland gehalten; seit fünfundfünfzig Jahren sind sie das Hauptverkehrsmittel zwischen den bedeutendsten Hauptstädten des mittleren Europas; seit dreißig Jahren hat sich ihr Netz derartig verdichtet, daß es kaum noch eine mittelkleine Stadt giebt, die nicht eine Masche desselben bildete, und noch immer ist ihr Ausbau nicht vollendet, noch immer dehnt er sich weiter und weiter aus. Kein Flecken, kein Dorf will ihrer entbehren, jede Gemeinde trachtet nach dem Anschlusse, der sie mit der übrigen Welt in eine direkte, schnelle Verbindung bringen soll; ein großes, gewerbliches Unternehmen, selbst wenn es an Wasserläufen liegt, ist ohne eine Schienenverbindung kaum denkbar, und je weiter sie in das Innere der Länder dringen, um so mehr macht sich das Bedürfnis nach anderen Wegen, seien es Kunststraßen oder Kanäle, die als Zubringer für das große Weltnetz dienen sollen, geltend. Sie haben Berge durchbohrt und Gebirge überschritten; sie klettern Klippen hinan, die vordem der menschliche Fuß nur unter Gefahren betreten konnte; sie überbrücken Abgründe, und man plant sie bis zu jenen Alpenregionen hinauf, auf welchen ewiger Schnee die Gipfel krönt.

Werfen wir einen Blick auf die Entwickelung des riesigen Verkehrsmittels, welches das Völkerleben revolutionär

erschüttert und die Neuzeit von allen früheren Geschichtsperioden durch eine niemals wieder zu überbrückende Kluft getrennt hat! Innerhalb 72 Jahren ist die Kilometerzahl sämtlicher Eisenbahnen der Welt auf 715000 km gestiegen. Ihre Länge könnte den Äquator 17 Mal umschlingen. Sie beträgt in Deutschland nahezu 44000 km, zu deren Anlage 11½ Milliarden verwendet worden sind. Ihr sich stetig vermehrender Fahrpark besteht heute in Deutschland in runden Zahlen aufgeführt, aus 16400 Lokomotiven, 32200 Personen- und 340000 Gepäck- und Güterwagen. Würden alle diese Fahrzeuge hintereinandergekuppelt, so würden sie eine Länge von mehr als 2000 km, d. h. ungefähr die Entfernung von Köln bis St. Petersburg einnehmen. Man fährt von Andalusien bis Norwegen; vom Atlantischen Ocean bis zum Fuße des Kaukasus, und von dort bis tief ins Innere Asiens ununterbrochen auf Eisenschienen, und binnen Kurzem werden sie ihre Polypenarme über Sibirien bis an den stillen Ocean ausstrecken. Mehr als 3¼ Milliarden Menschen befahren jetzt die Eisenbahnen der Welt in jedem Jahre, und nahezu 2 Milliarden Tonnen Güter werden auf ihnen verschleppt. In Indien vermitteln 2900 km den Verkehr zwischen den verschiedensten Rassen, die seit Jahrtausenden durch Sprache, Religion und Sitte von einander getrennt, sich jetzt zu einer einheitlichen Nation umzuformen streben; in Ägypten laufen sie an uralten Denkmälern, unter deren Schatten der Mythos der alten und neuen Religionen gekeimt hat, vorbei bis zur Hauptstadt Oberägyptens, und in der neuen Welt überflügelt bereits Amerika die europäischen Netze an Ausdehnung, während in Australien, dem Weltteile, der vor hundert Jahren noch unerschlossen war, über 20000 km die Kolonien untereinander verbinden.

Von kleinen Anfängen ausgehend, haben sie alle Widerstände rapide überwunden. Bald war es die Verzagtheit der Kapitalisten, bald eine schwerfällige Bureaukratie, bald eine kurzsichtige Interessenpolitik, die sie hemmten. Wenig staatliches, meist Privatkapital hat sie gegründet, aber aus

demselben entsprang neues, welches weitere Zweige trieb, deren gereifte Früchte bei uns zuletzt dem Staate in den Schoß fielen.

Ähnlich wie bei den meisten großen Erfindungen bedurfte es auch bei den Eisenbahnen einer geraumen Zeit, ehe die richtige Form zu ihrer Nutzbarmachung gefunden war. Der Gedanke, den Dampf als bewegende Kraft für Fahrzeuge auszunutzen, war seit Watts Erfindung des Dampfmotors nahe gelegt. Die wachsende Bevölkerung, die Massenerzeugung von Waren aller Art, welche zu ihrer Herstellung noch größere Massen von Roh- und Heizmaterialien erforderten, trieben zu solchen Versuchen. Zuerst richtete sich die Aufmerksamkeit auf eine schnellere Menschenbeförderung; der Grundsatz „time is money“ fing an, sich geltend zu machen. Die englische Stage-Coach suchte zwar durch eine vortreffliche Organisation ihres Betriebes diese Aufgabe zu erfüllen, und ihre Leistungen waren wirklich unter den damaligen Wegeverhältnissen bewunderungswürdig. Die besten Wagen legten im Anfang dieses Jahrhunderts 11 englische Meilen oder 17,27 km in der Stunde zurück. Zwischen London und Birmingham sollen sie im Jahre 1832 sogar stündlich 12 bis 15 Meilen gefahren sein, dies reichte jedoch für das Bedürfnis des geschäftsreisenden Publikums nicht aus; man rief nach schnelleren und sichereren Transporten, denn noch im Jahre 1837 mußte bei Schneefall die Post von Dover nach Canterbury mit Schlitten befördert werden, und die Schiffe für ihren Küstentransport konnten bei schlechtem Wetter überhaupt nicht fahren. Weit schlimmer noch stand es mit der Güterbeförderung, denn trotz des vorhandenen Kanalsystems kam es vor, daß Güter, die den Ocean in 21 Tagen durchkreuzt hatten, in Liverpool 6 Wochen Aufenthalt erlitten, ehe sie nach dem benachbarten Manchester befördert wurden. Die Kanalgesellschaft richtete, da keine Konkurrenz vorhanden war, die Transporte ohne Rücksicht auf das Publikum nach ihrer eigenen Bequemlichkeit ein. Da mußte sich die Aufmerksamkeit der Erfinder not-

wendigerweise auf den Dampf richten, der ja bereits Wunderbares in der Maschinenbewegung geleistet hatte; warum sollte er nicht ebensowohl für die Straße dienstbar gemacht werden?

An Versuchen fehlte es nicht. Schon im Jahre 1795 hatte ein Dr. Robinson in Glasgow Pläne zur Verwirklichung der Idee entworfen, die jedoch nie zur Ausführung kamen. Vorher, bereits im Jahre 1769, hatte ein französischer Ingenieur, namens Cugnot, eine Dampfkutsche gebaut, welche auf dem Pariser Straßenpflaster bei einer Geschwindigkeit von vier Kilometern per Stunde vier Personen beförderte. Sie erwies sich als unpraktisch, aber sie befindet sich als Modell noch heute in dem Pariser Musée des Arts et des métiers und gab Anlaß zu ferneren Versuchen, an denen sich Watt gleichfalls, jedoch ohne praktische Erfolge, beteiligte. Die schlechte Beschaffenheit der Straßen stand allen diesen Experimenten im Wege; dabei waren die Maschinen zu schwer und zu kompliziert, um günstige Wirkungen zu erzielen. Erst im Jahre 1802 gelang dem Ingenieur Richard Trevethick eine verbesserte Konstruktion, durch welche er ein, nach der Art der englischen Stagecoaches gebautes Gefährt herstellte, das wirklich eine Zeitlang benutzt wurde und die Bewunderung hochgestellter Physiker, wie z. B. Humphrey Davys und anderer hervorrief. Der Erfinder sah jedoch bald genug ein, daß der Dampfbetrieb auf Landstraßen ein Problem sei, welches nur durch die Verbesserung der Straßen selbst gelöst werden könne und verfiel deshalb auf den Gedanken, eine Verbindung der Dampfwagen mit Eisenstraßen herzustellen; er nahm Abstand von der Vervollkommnung der Dampfkutschen, die denn auch einstweilen in Vergessenheit gerieten, bis die allerneueste Zeit, durch die Ausbildung der Elektricitäts-, der Gas- und Petroleum-Motoren veranlaßt, die alte Idee aufs neue ins Leben gerufen hat. Zum Schleppen von Lasten wurden übrigens schon vor länger als 40 Jahren Straßenlokomotiven verschiedenartiger Konstruktionen hergestellt. Die Lokomobile, als landwirtschaft-

liches Betriebsmittel, gab hierzu den Antrieb, und als während des Krimkrieges die Verproviantierung des Heeres stockte, sandte man von England aus Straßenlokomotiven nach dem Kriegsschauplatze. Sie waren, um die schwierigen Wege bewältigen zu können, mit sehr breiten Rädern ausgestattet und erwiesen sich für diesen besonderen Zweck als nutzbar; da sie jedoch für die gewöhnlichen Zwecke, schon wegen der vielen Reparaturen, die Konkurrenz gegen die Zugkraft der Pferde nicht bestanden, und ihre Instandhaltung auch zu kostspielig war, so fanden sie keine sehr große Verbreitung. Unter ganz besonders günstigen Verhältnissen werden sie indes noch jetzt benutzt.

Der Gedanke durch Steinfliesen, Holzbeläge oder auch Metallplatten einen leichten Gang der Wagenräder herzustellen, ist uralt. In den alten italienischen Städten waren solche Anlagen allgemein. In den engen Straßen Pompejis findet man Fahrwege, aus Lavaplatten hergestellt, in welchen die Spuren der Wagenräder, die dort vor mehr als 1800 Jahren rollten, noch jetzt sichtbar sind. In Deutschland waren Holzgestänge, wie man sie nannte, schon im Mittelalter als Wegebelag zwischen den Erzgruben und den Hochöfen weit verbreitet, wobei es sich jedoch in der Regel nur um geringe Entfernungen handelte. Als in England der Steinkohlenbergbau größere Dimensionen annahm, wurde man zur Anlage längerer Bahnen gezwungen, welche die Kohlen von den Zechen nach den Hafenplätzen transportierten. Man bediente sich hierzu eichener Schwellen und dicker Bretter und versah die Wagen mit eisernen Rädern. Da die Bretter jedoch binnen kurzer Zeit ausgefahren waren und hierdurch den Betrieb verteuerten, suchte man diesem Übelstande durch Aufnageln von Flacheisen zu begegnen, und als auch dies sich nicht bewährte, griff man zu gußeisernen Flachschienen, die, um die Räder auf den Geleisen zu halten, mit einem Rand versehen wurden. Hiermit war bereits ein bedeutender Schritt zur Gestaltung der modernen Eisenbahnen zurückgelegt.

Gußeisen läßt sich leicht formen nnd billig herstellen,

und die Walzwerke der damaligen Zeit waren noch nicht auf schwere Stücke eingerichtet, weshalb man sich mit jenem leicht zerbrechlichen Materiale begnügen mußte; als man jedoch mit der Zeit schwerere Lasten beförderte, reichte dasselbe nicht mehr aus und die damit verknüpften Mißstände wurden mehr und mehr fühlbar. Inzwischen waren die Kohlen- und Eisentransporte durch jene primitiven Bahnanlagen doch um so viel verbilligt worden, daß man schwerere Walzenstraßen anlegen und schmiedeeiserne Schienen fertigen konnte. Man experimentierte lange Zeit, um die geeignete Form derselben so wie die der Flanschenräder zu finden, bis beide die noch heute gebräuchliche Gestaltung erhielten. Das Schmiedeeisen wurde Jahrzehnte lang mit Erfolg gebraucht, bis es der Bessemer- und Martinstahl gänzlich verdrängte.

Wie wir vorher gesehen haben, verließ Trevethick den Gedanken, seine Straßenlokomotive oder Dampfkutsche zu verbessern und wandte sich der Konstruktion von Eisenbahnlokomotiven zu. Er brachte denn auch wirklich eine zustande, welche im Jahre 1804 dem Betriebe übergeben wurde, um in Süd-Wales Wagen, die mit Roheisen belastet waren, zu befördern. Die Maschine schleppte 10 Tonnen Eisen mit einer Geschwindigkeit von 5 englischen Meilen in der Stunde; dies war zwar gegen die früheren Transportverhältnisse ein Erfolg, aber das Bruttogewicht war nicht allein im Vergleich zur Nettoladung, sondern auch für die Haltbarkeit der gußeisernen Schienenplatten zu schwer, andererseits aber doch zu leicht, um eine hinlängliche Adhäsion zwischen den glatten Rädern und den Schienen zu erzeugen, und mehrere hintereinander gekuppelte Wagen konnte sie überhaupt nicht bewältigen. Nach diesen übelen Erfahrungen verzweifelte der Erfinder an der praktischen Nutzbarmachung der Eisenbahnbeförderung durch Dampfkraft und bemühte sich nicht weiter um ihre Verbesserung, die doch nach den bisherigen Erfolgen nahe genug lag, und deshalb von andern Ingenieuren aufgenommen wurde. Mannigfache, mehr oder minder geniale Versuche wurden

angestellt; nur der Kuriosität halber führe ich eine Konstruktion auf, bei welcher die Lokomotive an ihrem Hinterteile mit automatischen Beinen und Füßen versehen war, die sich ähnlich wie bei arbeitenden, lebenden Pferden gegen den festen Boden stemmten und an den untersten Enden mit Hacken gegen das Gleiten ausgestattet waren. Eine eingehende Aufführung und Beschreibung der vielseitigen Entwickelung, welcher Bahnen, Maschinen und Wagen innerhalb einer längern Periode unterworfen waren, liegt außerhalb der Grenzen dieser Schrift. Die Lokomotiven waren meist zu kompliziert, ihr Mechanismus zu verwickelt, ihr Gang zu langsam, ihr Kohlenverbrauch und ihre tote Last zu groß, um vorteilhaft damit arbeiten zu können.

Einer genialen Natur, die in vieler Beziehung Ähnlichkeit mit James Watt zeigte, blieb es vorbehalten, das schöpferische Werde für den modernen Verkehr auszusprechen. Georg Stephenson, ein Bergmann, arbeitete an der Vervollkommung der Lokomotive, wie einst Watt an der Dampfmaschine studiert und probiert hatte, und nach mühevollen Versuchen, die zwischen 1814 und 1828 stattfanden, gelangte er endlich zu der Konstruktion, die bis auf den heutigen Tag als Grundtypus für die Lokomotive gilt. Manches ist seitdem verbessert und verfeinert worden, in ihren Hauptteilen ist sie aber dieselbe geblieben. Das Wort, welches er allen Widerständen, mochten sie materieller oder persönlicher Natur sein, entgegenrief, lautete „Perseverance", und mit diesem Motto taufte er die Lokomotive, mit welcher er im Jahre 1825 die Stockton-Darlington-Bahn befuhr. Die Perseverance (Beharrlichkeit) siegte triumphierend! Mit einem 90 Tonnen schweren Wagenzuge legte sie die 9 englische Meilen (14,21 Kilometer) weite Strecke in 65 Minuten zurück.

Allerdings möchte man lächeln, wenn man diese Leistung mit den jetzigen unserer Schnellzüge vergleicht. Dennoch war dieselbe ein enormer Erfolg, der die Welt mit Erstaunen erfüllte, denn nicht allein zum Güter-, sondern

auch zum dauernden Personenverkehr wurde die Bahn mit Vorteil benutzt. Ihre Errichtung war ein bedeutsamer Wendepunkt im Transportwesen, denn noch immer war man sich im unklaren, ob man Lokomotiven für größere Geschwindigkeiten herstellen könne. Ein Versuch, der bei der Eröffnung einer Strecke der Manchester-Liverpooler Bahn angestellt wurde, gab hierfür den Ausschlag. Die Ansichten, ob der Betrieb der Bahn durch Pferde, feststehende Dampfmaschinen oder Lokomotiven beschafft werden solle, gingen weit auseinander, und Stephenson war der einzige, der sich für Lokomotiven aussprach, wohingegen sehr berühmte, andere Ingenieure den stehenden Dampfmaschinen den Vorzug gaben. Zur Lösung dieser Frage wurde ein Preis von L. 500 ausgesetzt, der derjenigen Maschine zuerteilt werden sollte, welche bei einem Maximalgewichte von 6 Tons einen Zug von mindestens 20 Tons 10 Meilen (nicht voll 16 Kilometer) per Stunde fortzuschaffen imstande wäre. Die Konkurrenz brachte vier verschiedene Maschinen auf den Plan, von welchen die Stephensonsche „Rocket“ als beste Leistung den Preis errang. Diese überbot die gestellte Forderung, indem sie bei $4\frac{1}{2}$ Tonnen Eigengewicht einen $12\frac{3}{4}$ Tonnen schweren Zug mit einer mittleren Geschwindigkeit von 13,8 englischen Meilen in der Stunde transportierte. Das Problem war hierdurch in der That gelöst, denn es war nunmehr unzweifelhaft geworden, daß man große Lasten mit großer Geschwindigkeit durch Maschinenkraft befördern könne, und es blieb nur noch übrig, die einzelnen Teile des Motors sowie des Weges den gesteigerten Forderungen gemäß zu ordnen und zu modifizieren. Die Trennung des Betriebes von Güter- und Personenzügen, so wie späterhin diejenige zwischen Personen- und Kourierzügen erfolgte allmählich, und die Versuche, die höchsten Resultate durch verbesserte Maschinen-, Wagen- und Wege-Konstruktionen hervorzubringen, ruhten nicht und sind bis auf den heutigen Tag noch nicht abgeschlossen. Wahrscheinlich ist es, daß wir wiederum vor einer neuen Entwickelungsphase stehen. Vielleicht wird die Lokomotive in nicht allzuferner Zeit der stehenden Centralmaschine mit

einer Übertragung durch Elektricität weichen, da die Nutzeffekte derselben diejenigen der fahrenden Maschinen bei weitem übertreffen. Dies sind zwar bis jetzt noch Zukunftsträume, die sich aber überraschend schnell erfüllen können, sei es durch die Gesamtarbeit strebender Denker oder das abermalige Erscheinen eines neuen schöpferischen Geistes, der auch hier bahnbrechend eingreift.

Trotz der Stephensonschen Erfolge verhielt sich das Publikum noch lange Zeit skeptisch. Brougham, der berühmte Jurist und Staatsmann, schrieb im Jahre 1830 einen wütenden Artikel gegen „die Thorheit, zu glauben, daß 700 Personen 15 englische (ca. 3 deutsche) Meilen pro Stunde in 7 Wagen gleichzeitig fahren könnten“ und im Jahre 1825 meinte ein Artikel der berühmten „Quaterly Review“: es würden sich Leute eher dazu verstehen, durch eine Rakete abgeschossen zu werden, als mit einer Maschine von 20 englischen Meilen Geschwindigkeit zu fahren.

Erst vom Jahre 1836 datiert in England eine allgemeinere Neigung zu Bahnunternehmungen. Nicht weniger als 35 Parlamentsakte wurden zum Bau von 994 englischen Meilen erteilt, aber noch immer tappte man über die Art der Bewegung im Dunkeln, sogar Segel und Raketen wurden dazu vorgeschlagen; bis dahin waren nur ca. 200 englische Meilen Eisenbahn eröffnet worden, weite Strecken und große Städte harrten noch ihrer Verbindung, aber die Bewegung ging vorwärts, und ein Netz, welches die Hauptverbindungen herstellte, sollte binnen kurzer Zeit vollendet werden.

Auch Deutschland blieb nicht lange zurück. Obwohl der alte König Friedrich Wilhelm III. den Eisenbahnen wie allen andern Neuerungen abgeneigt war, wurden dennoch verschiedene Projekte noch vor seinem Tode ausgeführt. Er selbst entschloß sich nur schwer zu einer Fahrt auf der neueröffneten Eisenbahn von Berlin nach Potsdam. „Kann mir keine große Glückseligkeit vorstellen, ob man einige Stunden früher in Potsdam ankommt oder nicht“,

soll er gesagt haben. Preußen war damals ein streng militärisch-bureaukratisch geregelter Staat mit einer geringen, erst im Aufkeimen begriffenen Industrie, und viele der einflußreichen Staatsdiener konnten oder wollten die Wichtigkeit des neuen Transportmittels nicht begreifen. Wozu, hieß es, solche Neuerungen; war man doch bisher mit den vorhandenen Straßen gut genug ausgekommen! Der erste Verkehrsbeamte des Staates, Generalpostmeister v. Nagler, sagte, als ihm der Entwurf zum Bau der Bahn nach Potsdam vorgelegt wurde: „Dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitzt niemand drinnen, nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn dahin bauen; wenn sie ihr Geld absolut los werden wollen, so werfen sie es doch lieber gleich zum Fenster hinaus, ehe sie es zu solchen unsinnigen Unternehmungen hergeben!“ Ähnliches erzählte einst der geniale Palamentarier Franz Ziegler: Er war als Mitglied einer Deputation an den Oberpräsidenten von Brandenburg behufs der Genehmigung des Berlin—Potsdamer Eisenbahnprojektes und dessen Weiterführung gesandt worden. Nachdem die offizielle Audienz beendet war, lud ihn der Herr Oberpräsident mit folgenden Worten zum Bleiben ein: „Nun legen Sie einmal den Oberbürgermeister beiseite, so wie ich den Oberpräsidenten ablegen werde, und sagen Sie mir als Mann zu Mann, ob Sie wirklich glauben, daß die Eisenbahnen dem Verkehr nützlich sein werden?“ Derartige Anschauungen blieben keineswegs vereinzelt. Die Bureaukratie der dreißiger Jahre war ehrlich, überzeugungstreu und weit entfernt von der streberischen Unterordnung und dem byzantinischen Gebahren, durch welche sich ihre Nachfolger in der jetzigen Generation so häufig auszeichnen, aber sie war nicht selten beschränkt und kurzsichtig. Man darf aber nicht glauben, daß der beschränkte Unterthanenverstand einen weiteren Blick gehabt hätte. Die wenigen Industriellen, welche es damals gab, sahen zwar das Bedürfnis, welches ihrem Interesse so nahe lag, ein, aber die Widerstände innerhalb der Städtevertretungen

erwiesen sich bei verschiedenen Gelegenheiten viel zu mächtig gegen sie. Als das Projekt einer Bahnverbindung zwischen dem Rhein und Westfalen der Verwirklichung nahe kam, mußte die Linie, welche über Mühlheim a. d. Ruhr und Essen gezogen war, wegen des Protestes beider Städte umgeändert werden. Mühlheim wurde gänzlich umgangen, und der Bahnhof für Essen eine Stunde weit von der Stadt entfernt verlegt. Beide Orte befürchteten eine Benachteiligung ihrer Gastwirte und Fuhrleute; sie blieben lange Jahre hindurch ohne eine direkte Eisenbahnverbindung und erst spät in den fünfziger Jahren mußten sie eine solche unter schweren Opfern erkaufen.

Jene erleuchteten Geister, welche zwischen 1806 und 1813 die Resurrektion des preußischen Volkes hervorgerufen hatten, indem sie die in ihm ruhende Thatkraft anspornten, waren teils beseitigt oder machtlos, teils des Kampfes müde geworden, und seitdem die politische Reaktion das Oberwasser gewonnen hatte, war man regierungsseitig einer jeden Neuerung, mochte sich dieselbe auf materiellem oder geistigem Gebiete zeigen, abhold; alles, was außerhalb des ausgetretenen Weges wandelte, sah man mißtrauisch an.

Die erste Dampfbahn im heutigen Reichs-Deutschland wurde zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 eröffnet. Die finanziellen Erfolge dieser kleinen, nur $\frac{4}{5}$ Meilen langen Strecke, welche im ersten Betriebsjahr 20% abwarf, reizten zu weitern Projekten. Es folgte nunmehr eine Anzahl anderer Bahnbauten, die anfänglich nur kurze Strecken betrafen, sich aber späterhin zu großen Komplexen erweiterten; so war z. B. die Strecke Breslau-Oppeln, aus der sich späterhin die Oberschlesische Bahn entwickelte, nur $10\frac{3}{4}$ Meilen, Magdeburg—Halberstadt, gleichfalls in der Folge ein bedeutendes Netz, $7\frac{3}{4}$ Meilen lang. Ein einheitliches Netz, welches nicht allein dem Handel, sondern auch strategischen Zwecken dienstbar werden sollte, war zwar geplant, doch lag es in der Natur der Verhältnisse, daß einstweilen nur große Städte verbunden wurden, da alle diese Anlagen aus Privat-Unternehmungen entstanden, welchen nur aus-

nahmsweise eine Geldunterstützung oder eine Zinsgarantie seitens der Regierung gewährt wurde. Im Jahre 1845 gab es in Deutschland, ausschließlich Österreichs, etwa 150 Meilen Dampfbahnen, wovon ca. 100 Meilen auf Preußen, 21 Meilen auf Sachsen fielen, während sich der Rest unter die anderen deutschen Staaten verteilte.

Die Ereignisse des Jahres 1848 wirkten mächtig auf den weiteren Ausbau der Eisenbahnen ein. Einerseits hatte sich die durch die Revolution erweckte Thatkraft des Volkes, nach ihrer Unterdrückung, auf das industrielle Gebiet geworfen, welches sich schnell erweiterte, andererseits empfanden die Regierungen das Bedürfnis nach vermehrten Verbindungen, um ihre Truppen rasch nach bedrohten Punkten werfen zu können, und ferner war ganz Europa durch die Revolution in eine fieberhafte Bewegung geraten. Jedermann fühlte, daß dem Frieden, der zwischen 1815 und 1848 geherrscht hatte, nicht mehr zu trauen sei, daß gewaltige Erschütterungen, gegen die man sich rüsten müsse, bevorständen. Preußen mit seiner Wespentaille war von allen Nachbarstaaten bedroht. Die Rheingelüste der Franzosen wurden lauter und lauter; der Staatsstreich, der die Republik in eine unter einem Abenteurer stehende Despotie verwandelt und die revolutionären Gelüste von innen nach außen abgelenkt hatte, beunruhigte die Herrscher. Wohl hatten sie dem Usurpator zugejubelt, weil das gefürchtete Contagium der Revolution durch ihn einstweilen von der eigenen Landesgrenze fern gehalten wurde, denn die von roten Gespenstern bevölkerte Phantasie der Machthaber und ihres reaktionären Anhangs sah in dem brutalen Gebahren des Napoleoniden ihr Heil und ihre Sicherheit, aber das Mißtrauen gegen ihn war dennoch durch keine seiner Friedensphrasen zu beschwichtigen. Und mit Recht! Denn jeder klardenkende Politiker fühlte, daß sich der auf Gewaltthätigkeit gegründete Thron nur durch fortlaufende Gewaltthätigkeiten halten lasse. Hierzu bedurfte er der Armee; sobald diese nicht mehr zu ihm stand, war er verloren, und dieser war nur zu trauen, wenn sie

stetig beschäftigt wurde, im andern Falle war ihre Verbrüderung mit der Revolution vorauszusehen.

Es dauerte denn auch nicht lange, bis die ersten Sturmvögel am Horizonte erschienen. Die scheinbar harmlose Frage, ob die Schlüssel der Grabeskirche zu Jerusalem von den Franzosen oder den Russen aufbewahrt werden sollten, gab den Anlaß zu einer politischen Kontroverse, welche durch die geschickte Handhabung der französischen Staatsmänner einerseits und das arrogante Gebahren des russischen Kaisers, Nikolaus I., andererseits, zu einer Krise führte, welche ganz Europa in Flammen setzte, viele tausende von Menschenopfern kostete — aber das Prestige der Franzosen und ihres Kaisers auf eine Zeitlang befestigte. Seit dem Falle Napoleons I. trat Frankreich wiederum zum erstenmale als leitende Macht in Europa auf.

Die Erfahrungen, welche die streitenden Mächte während des Krieges gewonnen hatten, wiesen allerseits dringlich auf eine Erweiterung und Verdichtung der Bahnnetze hin. Rußland z. B. besaß außer einer Strecke in Polen, welches damals seine eigene Verwaltung hatte, keine Eisenbahn. Der „Soldatenkaiser" Nikolaus wollte, wie andere kurzsichtige Potentaten seiner Periode, die Verbindung mit dem Auslande nicht fördern, und man kann diesen Herren hierbei nicht ganz unrecht geben, denn die Erfahrung lehrte späterhin, daß durch die Bahnen nicht allein Waren und Menschen, sondern mit ihnen auch Ideen verschleppt werden; vor diesen aber haben die Despoten zwar keinen Respekt, wohl aber eine gewaltige Scheu. Nun hielt zwar der Mangel an russischen Bahnen das Fortschreiten der Invasion auf, aber es erschwerte gleichzeitig die Verteidigung; mit besseren Verbindungen hätte das russische Heer die Feinde leicht ins Schach setzen können; wie aber damals die Sache lag, zog sich der Krieg trotz der absoluten Planlosigkeit der feindlichen Heerführung und der durch Fieber und Cholera verursachten Verluste zwei ganze Jahre hin und endete schließlich mit der Unterwerfung der Russen.

Im Jahre 1845 besaß Rußland nur 144 km Eisen-

bahnen, und diese nur in Polen. 1858, also 3 Jahre nach der Beendigung des Krimkrieges, waren sie auf 1092 Werst gestiegen und sodann langsam gewachsen. Sie betragen jetzt nahezu an 30000 km, eine zwar im Verhältnis zur Ausdehnung des Landes kurze Strecke, welche sich jedoch sehr weit, bis tief nach Osten ausdehnt und deshalb von großer Wichtigkeit für den Verkehr geworden ist. Die Vollendung der sibirischen Bahn wird möglicherweise als kürzester Weg nach Ostasien von großer Bedeutung für den Weltverkehr werden.

Wie stark die Ereignisse des Jahres 1848 auf die Entwickelung der mitteleuropäischen Bahnen einwirkten, zeigt die folgende Aufstellung: Die Länge der Eisenbahnen war am Schluß des Jahres 1845 in Deutschland 2143; im Jahre 1855 dagegen bereits 7826 km. In Frankreich 1845 nur 870; im Jahre 1855 schon 5529 km und in Österreich 1845 : 1058 gegen 2829 km im Jahre 1855.

Kurz nachdem die ersten englischen Eisenbahnen errichtet waren, begann man in den Vereinigten Staaten mit dem Bau derselben. Die ungeheueren Entfernungen erschwerten dort den Verkehr, und die Lokomotive war das wirksame Mittel, um die menschenleeren Teile des Innern zu bevölkern und sie der Civilisation zuzuführen. Sie eroberte in der That das Land aufs neue. Noch in diesem Jahrhunderte waren die Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen des unermeßlichen, von Urwäldern durchzogenen Landes derartig gering ausgebildet, daß überall, wo die Wasserwege fehlten, das Reisen erschwert, zu Zeiten sogar unmöglich wurde. Die Fahrt zwischen New-York und Philadelphia nahm im Winter oft Wochen in Anspruch, und die Repräsentanten der entfernt liegenden Staaten gebrauchten Monate, um von ihrer Heimat nach der Bundesstadt zu gelangen. Die Ansiedelungen, welche sich mehr und mehr nach dem „far west“, wie man damals die Gegenden nannte, die jetzt in wenigen Tagen zu erreichen sind, ausdehnten, wurden durch die Eisenbahnen innerhalb kurzer Zeit so rasch gefördert, daß aus einzeln stehenden Blockhäusern

binnen Monaten Dörfer und Städte emporwuchsen. Jede neue Bahnstation ward zum Krystallisationspunkt neuer Ortschaften, denn die Union sowohl wie die Staaten belehnten die Eisenbahnen längs ihrer Strecken mit weitem Grundbesitz, welcher den Ansiedelungslustigen zu niedrigen Preisen verkauft wurde. Durch die Einverleibung Kaliforniens angeregt, ging der Zug immer weiter nach Westen zu. Die schnellste und sicherste Verbindung zwischen dem Osten und Kalifornien war damals der lange Seeweg um das Kap Horn, der aber von den Emigrantenfamilien, der hohen Kosten der Überfahrt wegen, nur selten benutzt werden konnte. St. Louis war lange Zeit hindurch der äußerste Eisenbahnpunkt gen Westen, und von dort aus zogen die Emigrantenkarawanen durch trostlose Wüsten und öde Prärien, oft von Wassermangel gepeinigt und von Überfällen wilder Indianerhorden beängstigt, dann über Gebirge, auf welchen Schneestürme die zu durchschreitenden Pässe wochenlang versperrten. Und viele dieser Auswanderer erreichten ihr Ziel überhaupt nicht; der Pfad, (ein Weg war es nicht) welchen sie durchzogen, war von Tier- und Menschengebeinen schauerlich gekennzeichnet.

Infolge der zunehmenden Bevölkerung Kaliforniens kam zwischen den Jahren 1850 und 1855 der Bau der Panama-Eisenbahn zustande. Obwohl an und für sich nicht schwierig durchzuführen, wurde er durch das mörderische Klima des Landes, dem Tausende von Arbeitern zum Opfer fielen, erschwert. Die Herstellung dieser Linie erleichterte zwar den Menschen- und Gütertransport zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean, aber der rastlose Unternehmungsgeist der Amerikaner forderte eine direkte Schienenverbindung zwischen den weit von einander getrennten Unionsteilen. Nur durch eine solche konnten Kalifornien, Nevada und die übrigen westlichen Territorien der Union untrennbar einverleibt werden. Eine Eisenstraße wurde hergestellt, welche die um 58 Grade von einander entfernt liegenden Meeresgestade verband und die Kultur über die wüsten Strecken des zwischen ihnen liegenden Festlandes verbreiten

sollte. Der Bau begann im Jahre 1863 und dauerte bis zum Frühjahre 1867. Jetzt nach dreißig Jahren bestehen in den Vereinigten Staaten nicht weniger als fünf solcher Schienenverbindungen, nicht gerechnet die ausschließlich durch britisches Gebiet laufende Canada-Bahn, welche Halifax mit New-Westminster verbindet und in ihrem Laufe den Lake Superior und andere Seeen berührt.

Die Entwickelung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zeigt ebenso riesige Dimensionen wie das Land selbst und übertrifft die europäische. Im Jahre 1845 waren 7456 km gebaut; im Jahre 1892 ist das Netz 281935 km lang geworden, während das dicht bevölkerte Europa es nur zu einer Gesamtlänge von 232703 km gebracht hat. Bei dieser riesigen und schnellen Ausdehnung konnte man nicht so vorsichtig wie in Europa bauen; es galt vor allen Dingen, Verbindungen herzustellen, auf welchen Lokomotiven ohne zu große Gefahr möglichst schnell laufen konnten. Hätte man die europäische Sorgfalt bei der Herstellung der Bahnen anwenden wollen, so wären sie wegen Kapitals- und Arbeitermangels überhaupt nicht zustande gekommen. Der Weg wurde möglichst glatt nivelliert, die Dämme waren meist einfache Knüppeldämme, sogenannte Holzviadukte, und die Brücken wurden aus Holzgitterwerk roh zusammengeschlagen. Ähnlich wie der Hinterwäldler bei der ersten Ansiedlung sein Blockhaus notdürftig aus rohen Stämmen schnell zusammenzimmert und es gegen Wind und Wetter mit Moos und Lehm verstopft; wie sein Mobiliar aus leeren Proviantkisten und Fässern besteht, wurden auch bei den Eisenbahnbauten die Einrichtungen auf das unerläßlich Notwendigste beschränkt, aber wie jener bei zunehmendem Wohlstande sein Heim mit der Zeit verschönert, so haben auch die amerikanischen Bahnen mit der Zunahme der Frequenz ihre Einrichtungen allmählich verbessert. Auf Luxusbauten, wie bei uns, wird dort allerdings wenig gegeben, dagegen ist der Fahrpark gut und teilweise reich ausgestattet. Bei den großen Entfernungen und langen Fahrten der Überlandsroute bieten die Pulman Cars dem

Reisenden jeden Komfort, den sonst nur gut eingerichtete Hotels gewähren. An Passagieren sind dort im Jahre 1892 nicht weniger als gegen 576 Millionen befördert worden, während die in ganz Europa beförderte Zahl 2158 Millionen betrug.

Auch in den übrigen Teilen Amerikas ist die Bauthätigkeit, und zwar nicht selten unter sehr erschwerenden Verhältnissen, rege gewesen. In Südamerika ist meistens mit europäischem Kapital gebaut worden, und in verschiedenen Teilen desselben, z. B. in Brasilien, sind wahre Wunderbauten über Gebirge und Abgründe hergestellt worden. Im Jahre 1892 betrug dort die Bahnlänge 11479 km. Sie ist, mit Ausnahme einiger kleinen Strecken, innerhalb 5 Jahren angefangen und vollendet worden. Ebenso in Argentinien; auch Mexiko hat annähernd soviel Bahnen, und in Canada ist die Strecke in jenem Jahre etwa 24000 km lang gewesen und wird fortlaufend vermehrt und ausgebaut. Die Gesamtlänge der amerikanischen Bahnen betrug 1892: 354000 km. Trotz dieses bereits respektablen Anwachsens harren noch viele tausende von Kilometern ihrer Anlage, welche bei einer Befestigung der politischen Verhältnisse jener unruhigen Republiken nicht lange auf sich warten lassen wird.

Von ungeheurer Wichtigkeit für den Weltverkehr war die Überwindung der Alpen, die sich wie unübersteigbare Wälle zwischen Nord- und Südeuropa auftürmen; sie mußten erstürmt werden, um einen ununterbrochenen Verkehr zwischen diesen beiden Zonen zu ermöglichen!

Hierbei hat Österreich den Ruhm, die erste große That vollbracht zu haben. Die Semmeringbahn, welche zwischen Glognitz und Mürtzuschlag die Alpen überschreitet, verbindet Wien mit Graz und eröffnete hierdurch den direkten Verkehr zwischen Norddeutschland und dem Adriatischen Meere; sie wurde im Jahre 1848 begonnen und trotz der heftigen Stürme, welche damals Österreich in seinen Grundfesten mehr noch als andere Staaten erschütterten,

bereits im Jahre 1854 dem Verkehre übergeben. Die Bahn schlingt sich durch Galerien, Tunnels und Brücken, die über gähnende Abgründe keck hinwegspringen; auf der 41 km langen Strecke befinden sich nicht weniger als 15 Tunnels, von welchen der größte 1428 m lang ist. Der Tunnelbau war zwar nichts neues, denn schon im Altertume hatte man Thore, jedoch meist nur auf kurze Strecken, durch versperrende Felsen gebrochen, und in den dreißiger Jahren wurde der Tunnel unter der Themse als ein Weltwunder angestaunt; hier aber handelte es sich um ein System von Durchbrüchen und Brücken, welches bei starker Steigerung ein breites Gebirge zu bewältigen hatte. Das Gelingen dieses kühnen Unternehmens bildet einen Wendepunkt im Bahnbau. Es zeigte pfadfinderisch den Weg zur Überschreitung der Central-Alpen, die denn auch in verhältnismäßig kurzer Zeit in Angriff genommen wurde.

Von den großen Alpenbahnen sei hier nur der Mont Cenis- und der Gotthardbahn gedacht. Die letztere wurde ermöglicht, nachdem sich die Schweiz, Italien und das Deutsche Reich zu einer Geldsubvention von 85 Millionen Frank, einer Summe, welche während des Baues noch erhöht werden mußte, entschlossen. Es ist dies eines der bewunderungswürdigsten Werke der Neuzeit. Auch hier windet sich, ähnlich wie über den Semmering, doch noch großartiger und länger, die Straße durch ein wahrhaftes Geschlinge von Galerien, Tunnels und Brücken. Bald läuft sie auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer der Reuß. Einmal sieht man das Dorf Wasen hoch über sich, dann aus einem Kehrtunnel heraustretend, tief unter sich liegen. Ein steter Wechsel der Scenerie erfreut und erfrischt das Auge des Reisenden, bis ihm bei Göschenen das Eingangsthor des nahezu 15 km langen Haupttunnels entgegen gähnt und ihn der Unterwelt zuführt, aus welcher er nach 25 Minuten langer Fahrt auf der Tessiner Seite anlangt, um dort wiederum durch ähnliche Gänge gewunden zu werden, ehe er in die lombardische

Ebene gelangt. Der Bau des Riesenwerkes hat zehn Jahre gedauert und ist mit einem gewaltigen Aufwand durchdachter maschineller Kräfte, welche das Gestein ꝛc. durchbohrten und den Arbeitern die Luft zuführten, vollbracht worden. Groß war der Triumph, als die von beiden Seiten geführte Durchbohrung vollendet war und sich dank den feinen Messungswerkzeugen als vollständig richtig erwies, denn die nach dem Plane vorgezeichnete Mittellinie traf bis auf wenige Millimeter Differenz genau zusammen; ein Meisterwerk der modernen Ingenieurkunst, welches um so bewunderungswürdiger erscheint, als der Tunnel nicht allein von beiden Seiten steigend, sondern auch im Innern des Bogens eine Kurve beschreibend geplant war. Die Wärme im Innern des Tunnels betrug ca. 30—31° C., eine Temperatur, welche auf die Gesundheit der Arbeiter störend einwirkte. Nur durch die kräftige Ventilation, die man vorsorglich unter Benutzung der vorhandenen Wasserkräfte hergestellt hatte, wurde die Durchführung des Baues überhaupt ermöglicht.

Die vom Deutschen Reiche für diesen Bahnbau gebrachten Geldopfer erwiesen sich für den deutschen Bahnverkehr und den Handel als eine vorteilhafte Anlage. Beide stiegen, während die französische Handelsbewegung und der Transit von und nach Italien abnahmen. Es schweben deshalb seit langer Zeit Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz über einen Durchbruch des Simplon, welcher den Weg von Frankreich nach Mittelitalien bedeutend verkürzen würde; dieselben sind neuerdings zum Abschluß gelangt. Unter den heutigen Verkehrsverhältnissen spielt die Kürze des Weges, welche die Höhe der Frachten bedingt, eine ausschlaggebende Rolle, von welcher der Aufschwung oder Niedergang ganzer Landesteile abhängt. Durch die Eisenbahnen hat Italien einen Teil der Bedeutung, die es vor der Entdeckung des Seewegs um das Kap besaß, wiedererlangt; neben Triest ist Brindisi jetzt der Hauptstapelplatz für den Personenverkehr, sowie für diejenigen Güter, deren höherer Wert den Eisenbahntrans-

port nach dem Orient verträgt, geworden; unter diesen Verhältnissen wird der Durchstich des Simplon von großer Bedeutung für Westeuropa werden, da z. B. die Linie London—Brindisi um 185 km durch ihn verkürzt wird. Die Erfahrungen, welche man bei den verschiedenen großen Tunnelbauten gesammelt hat, werden diesem Bau zu gute kommen, denn man berechnet seine Dauer auf eine weit geringere Zeit als die seiner beiden Vorgänger, der Mont Cenis- und Gotthard-Durchbrüche, obgleich beide bedeutend kürzer sind. Der Simplontunnel soll 20 km, also um ein Drittel länger als der letztere, werden. Die durchschnittlich 4 km weit herauszuschaffende Gesteinsmasse wird 4 Millionen Tonnen betragen, und alles dieses soll durch Elektricität bewirkt werden. Während beim Mont Cenis jeder Kilometer 8 Millionen, beim Gotthard 4 Millionen Franks kostete, ist dieser Durchstich von der Bauunternehmung gegen eine hohe Konventionalstrafe mit 3 Millionen Franks übernommen worden. Beim Mont Cenis beanspruchte jeder Kilometer 1 Jahr Arbeit; bei diesem muß er in einem Vierteljahr fertig gestellt werden. Elektrische Beleuchtung wird die Arbeit erhellen und eine durch Elektricität getriebene Ventilation die Wärme im Innern vermindern; zu diesem Zwecke soll ein Nebenstollen, in welchem in jeder Sekunde 50 cbm Luft mit einer Geschwindigkeit von 22 km per Stunde cirkulieren, mit dem Tunnel verbunden werden. Als Betrieb ist der elektrische in Aussicht genommen.

Neben den soeben beschriebenen großen Gebirgsbahnen sind im Laufe der letzten 25 Jahre sogenannte Bergbahnen, d. h. Bahnen zur Befahrung sehr steiler Anhöhen begründet worden, welche zwar meistens dem Vergnügungsverkehr dienen, in vereinzelten Fällen jedoch, wie z. B. bei der Bergbahn nach Todtenau im Schwarzwalde und einigen anderen, auch zum Gütertransport verwendet werden. Da Steigungen, welche über ein gewisses Maß hinausgehen, durch die Adhäsion zwischen den Rädern und Schienen allein nicht zu bewältigen sind, so bedient man sich in diesen

Fällen einer zwischen den beiden Schienen liegenden Zahnstange, in welche Triebe eingreifen, die sich unter der Maschine und den Wagen befinden, oder man läßt Friktionsrollen längs einer Mittelschiene laufen. Außer diesen giebt es auch Seilbahnen für die Befahrung noch steilerer Anhöhen, welche jedoch nur bei verhältnismäßig kurzen Strecken angewendet werden. Die Konstruktion derselben ist den, bei Bergwerken schon lange gebräuchlich gewesenen Bremsbergen entnommen, d. h. ein schwererer Zug zieht einen leichteren an einem Seil nach oben. Die erste dieser Anlagen wurde am Gießbach, im Berner Oberland errichtet. Jetzt giebt es viele dergleichen, so z. B. am Neroberg bei Wiesbaden; zwischen Territet und Glion am Genfer See, ferner die Vesuvbahn u. a. m. Die Steigerung dieser letzteren ist ganz enorm, denn ihr Verhältnis beträgt nahezu 1 : 2.

Als man zuerst daran dachte, Eisenbahnen mit Lokomotiven zu befahren, wurden gleichfalls Zahnstangen und Triebe verwendet; nachdem jedoch Stephensen durch seine Lokomotive nachgewiesen hatte, daß diese Vorrichtung auf ebener Bahn oder bei geringeren Steigungen überflüssig sei, warf man das System gänzlich beiseite und befuhr selbst beträchtliche Steigungen, wie die der Semmeringbahn, mit eigens zu diesem Zwecke gebauten Bergmaschinen. Dies hatte jedoch eine über ein bestimmtes Maß nicht weiter auszudehnende Grenze. Der Amerikaner Marsh griff deshalb die alte Idee wieder auf und es gelang ihm im Jahre 1868 vermittelst der Zahnradkonstruktion den 2000 m hohen Mount Washington zu bewältigen. Um etwa dieselbe Zeit wurde, obgleich der Tunnel bereits in Angriff genommen war, eine ähnliche Bahn über den Mont Cenis gebaut. Sie ging unter dem Namen die „Fellsche Bahn“, funktionierte jedoch nicht lange Zeit und war im Winter der Schneemassen halber überhaupt nicht fahrbar. Der Schweizer Ingenieur Riggenbach verbesserte das System und baute die Rigibahnen; zuerst die von Fitznau bis Rigikulm laufende 5144 m lange

Strecke mit einer Maximalsteigung von 25 Prozent; sodann die 11172 lange zwischen Arth und Rigikulm laufende, mit einer Maximalsteigung von 20 Prozent. In Deutschland giebt es jetzt viele solcher Bahnen, die entweder ganz oder auch nur teilweise mit Zahnrädern betrieben werden. Ohne Zahnradsystem gehen die Adhäsionsbergbahnen, welche, wie die Ütlibahn bei Zürich, gleichfalls sehr steile Anhöhen durch ein durchdachtes Kurvensystem überwinden. Auf dieser 9167 m langen Bahn liegen 53 Prozent in Kurven, dahingegen erreicht die Maximalsteigung nicht mehr als 70 promille. Die geplante Jungfraubahn, welche den Gipfel dieses nahezu höchsten Berges der Alpen erklimmen soll, wird möglicherweise schon bald eröffnet werden.

Doch kehren wir nunmehr zu den deutschen resp. den preußischen Bahnen zurück: Trotz der Hemmungen, welche die Ungunst der leitenden Politiker den Bahnen in den Weg zu legen suchte, brach sich dennoch die Überzeugung, daß ihr Bau nicht zu umgehen sei, allmählich Bahn, und um das Privatkapital heranzuziehen, wurde das Gesetz vom 3. November 1838, welches in seinen Grundbestimmungen noch heute gilt, erlassen. Dasselbe gewährt den Bahnen die Enteignung, sowie das Recht, Personen und Güter gegen die Erhebung angemessener Taxen zu befördern. Ferner sichert es ihnen ein zeitlich beschränktes Vorrecht gegen Konkurrenz-Unternehmungen in der von ihnen eingeschlagenen Richtung zu. Dagegen behielt sich die Regierung durch dasselbe die Kontrolle und die Oberaufsicht sowie die Genehmigung der Gesellschaftsstatuten vor; es verzeichnet die Fälle, in welchen sie zur Übernahme der Verwaltung berechtigt sei und ebnet den Weg für ihren eventuellen Übergang in das Staatseigentum.

Anfänglich rentierten die Eisenbahnen nicht in der von den Aktionären erwarteten Höhe und die bereits oben erwähnten politischen Ereignisse, welche von großen Stockungen im Handel begleitet waren, dämpften die Unternehmungslust. Um sie zu beleben, mußte der Staat öfter

entweder als Aktionär eintreten oder eine Zinsgarantie gewähren, wofür er jedoch von Fall zu Fall die ihm durch das Eisenbahngesetz gewährten Rechte erweiterte. Hierauf fußend, nahm die Regierung zwischen den Jahren 1849 und 1857 neun verschiedene Eisenbahnen unter ihre Verwaltung und erwarb außerdem den großen Komplex der niederschlesisch-märkischen Bahn. Bereits im Jahre 1849 begann sie unter Genehmigung der Kammern den Bau der Ostbahn, der Saarbrücker- und der westfälischen Bahnen; aber obgleich die Umwandlung aller Privatbahnen in Staatsbahnen als Ziel in Aussicht genommen war, mußte der Staat einstweilen aus finanziellen Gründen auf die Verwirklichung dieses Vorhabens verzichten und dilatorisch verfahren, denn noch konnte er das Privatkapital nicht entbehren. Nachdem der Krimkrieg und der bald darauf folgende französisch-österreichische Krieg beendet war, trat eine trügerische Windstille in der europäischen Politik ein, welche die Weiterentwickelung des deutschen Handels und der Industrie günstig beeinflußte. Bisher war es Deutschland gelungen, sich, so oft es auch dazu gereizt wurde, von den Welthändeln frei zu halten; man konnte ruhig zusehen, wie hinten weit in der Türkei die Völker auf einander schlugen, und der Friede von Villa Franca, der die Kriegsgefahr für uns einstweilen zurückdrängte, kam gleichfalls sehr gelegen. Während des Krimkrieges hatten deutsche Kaufleute infolge der Rußland gegenüber bewiesenen, wohlwollenden Neutralität Preußens viel Geld verdient, weil Rußland, durch Blockaden von der See abgeschlossen, ganz und gar auf deutsche Zufuhren angewiesen war. Auch die Industrie hob sich durch ihn. England verbot die Ausfuhr von Kriegskontrebande, wozu unter anderen auch Kohlen und Eisen gehörten; alles dies kam den deutschen Händlern und Fabrikanten zu gute. Der Bahnbau erweiterte sich nunmehr zusehends, viel Kapital war flott geworden, und in Voraussicht kommender Konflikte lag es schon aus militärischen Rücksichten im Staatsinteresse, den Privatbau zu fördern und dabei seine eigenen Kräfte zu sammeln.

Um dies zu bewirken, war man in der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen freigebiger als zuvor und duldete das vorher unbekannte oder wenigstens nicht eingeführte System der General-Entreprise, bei welchem den konstituierten Gesellschaften gestattet wurde, ihre Aktien dem Generalunternehmer an Zahlungsstatt, je nach der von ihm geleisteten Arbeit zu übergeben. Da jedoch diese Papiere in der Regel an den Börsen keine Abnehmer fanden und durch Privatabkommen zwischen dem Unternehmer und hilfbereiten Kapitalisten pfandweise untergebracht werden mußten, so wurden die Baupreise derartig gestellt, daß Verluste für den ersteren nicht wahrscheinlich waren, während die Geldleute günstige Konjunkturen zum Verkauf derselben abwarteten. Selbstverständlich wurden die Baukosten durch solche mit Risiko verknüpften Manipulationen vergrößert, doch war dies keineswegs eine absolut notwendige Folge, weil die Generalunternehmer sich sehr häufig durch Unterverträge mit kleineren Unternehmern vorher zu sichern suchten, überdies aber auch die früher gebräuchlichen Modalitäten bei großen Gesellschafts- oder Staatsbauten keineswegs billigere Herstellungen garantierten.

Überblickt man die Bahngründungen, welche während des Ministeriums Itzenplitz in Preußen unternommen wurden, in unparteiischer Weise, so kommt man zu dem Urteil, daß keine einzige derselben überflüssig, und jede dem öffentlichen Interesse dienstbar gewesen ist. Zweifellos haben Unternehmer und Aktionäre dabei mancherlei Verluste erlitten, ebenso zweifellos ist oft in geschäftlicher Beziehung leichtfertig und frivol gehandelt worden — aber das Endresultat: die Errichtung notwendiger, dem Verkehr durchaus zu gute kommender großer Bahnstrecken, welche unter seinem Vorgänger aus kleinlicher, oft sogar parteipolitischer Ranküne, trotz des Andringens der beteiligten Gemeinden, versagt worden war, ist von segensreicher Wirkung für das ganze Land gewesen. Wie damals die Verhältnisse lagen, wäre es dem Staate durchaus unmöglich gewesen, Strecken von gleicher Ausdehnung aus eignen Mitteln zu

errichten, und die Siege, welche das Deutsche Reich über Frankreich errang, waren, zum Teil wenigstens, eine Folge der schnellen Truppenbewegungen auf den vielen bereits ausgebauten Privatbahnen.

Die allgemeine politische Stimmung hatte sich seit den Ereignissen von 1866 in Preußen sehr zu Gunsten der Regierung umgewandelt, und der siegreiche französische Krieg hob dieselbe noch mehr. Hiermit gleichlaufend erweiterten sich die Ideen über die Grenzen der Staatsfunktionen. Man hatte die Erfolge einer starken Staatsgewalt bei den Kriegen erlebt und überschätzte die Kraft derselben, indem man sie über Gebiete, die bisher dem freien Spiel der individuellen Thatkraft überlassen gewesen waren, und bei welchen der Staat höchstens als Regulator eingriff, ausgedehnt sehen wollte. Diese Richtung wandte sich heftig gegen das Weiterbestehen der Privatbahnen; sie beschränkte sich nicht auf die Theoretiker allein, sondern umspannte weite Kreise praktischer Geschäftsleute, welche von Mißmut gegen jene erfüllt waren. Industrielle verlangten niedrige Tarife für die Ausfuhr oder höhere Tarife gegen die Einfuhr, Kaufleute häufig das Gegenteil; Kapitalisten, welche Verluste an den Kursen erlitten hatten, waren gegen sie erbittert; Bankiers erhofften eine reiche Geldernte bei den Operationen der Umwandlung. Das große Publikum wurde, da es von der Sache überhaupt nichts verstand, um so leichter fortgerissen und beteiligte sich aufs Lebhafteste bei dem Geschrei nach „Reichsbahnen“.

Mit diesen hatte es einstweilen seine guten Wege, und so schön sich dieses Phantasiegebilde den Enthusiasten in weiter Ferne auch vorspiegelte, das Ziel war schwer oder unmöglich zu erreichen, denn die deutsche Verfassung war das Produkt eines Kompromisses zwischen den Regierungen, und, so bitter es dem herrschenden Nationalliberalismus auch ankam, den Einzelregierungen blieben Reservatrechte vorbehalten, an denen nicht ohne ihre Einwilligung zu rütteln war. Hinsichtlich der Eisenbahnen hatten diese aber nur die Verpflichtung übernommen, sie wie ein einheitliches Netz verwalten

und nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen, und selbst dies bezog sich weder auf Bayern noch auf Württemberg. Die dabei in Frage kommenden Staaten waren aber absolut gegen jede Schmälerung ihrer Rechte und Einkünfte, noch mehr aber des gewaltigen Einflusses, welchen ihnen der Besitz ihrer Eisenbahnen sicherte. Sogar die preußische Regierung äußerte sich noch im Jahre 1873 zu Gunsten des weiterzuführenden „gemischten Systems.“

Erst im Jahre 1876 brachte der Fürst Bismarck einen, die Übertragung der preußischen Bahnen auf das Reich fordernden Gesetzesentwurf ein, und für den Fall, daß dieser an dem Widerspruche der Regierungen scheitern sollte, stellte er die Erwerbung der Privatbahnen durch den preußischen Staat in Aussicht.

Wie vorauszusehen war, kam eine Übertragung der Eisenbahnen auf das Reich nicht zustande, desto energischer wurde dafür ihre Umwandlung in Staatsbahnen betrieben. In einer am 26. April 1876 gehaltenen Rede legte der Reichskanzler die Gründe dar, welche ihn zu der neuen Eisenbahnpolitik trieben. Er äußert sich darin über die geringe Macht des von der Reichsregierung gegründeten Eisenbahnamtes, welches zur Oberaufsicht über die Eisenbahnen des ehemaligen Norddeutschen Bundes bestimmt war, folgendermaßen: „Das Reichseisenbahnamt ist eine begutachtende, beratende, bittende Behörde geworden,“ sagte er, „die sehr viel schreibt und thut, ohne daß ihr jemand Folge leistet, und der eine Beschäftigung zugefallen ist, bei der ich die ausgezeichneten Kräfte, die sich ihr gewidmet haben, doch nur mit Mühe vor der Entmutigung bewahren kann, mit welcher jede erfolglose und angestrengte Thätigkeit verbunden ist.“ Sodann geht er auf die Mängel des bisherigen Zustandes über. Sie beständen in einer vollständigen Anarchie; es gebe in Preußen allein 63 Eisenbahngebiete mit fünfzig Vorständen. Jede dieser territorialen Herrschaften sei mit den mittelalterlichen Privilegien des Stapelrechtes, des Zoll- und Geleitwesens und der Auflagen auf den Verkehr nach Willkür zu Gunsten ihres

Privatsäckels vollständig ausgerüstet, ja selbst mit dem Fehderechte. Er halte (und dies ist für die Jetztzeit sehr wichtig, besonders hervorgehoben zu werden, da sich die von ihm angedeutete Richtung ganz und gar verändert hat) die Eisenbahnen nicht in der Hauptsache dazu bestimmt, ein Gegenstand finanzieller Konkurrenz zu sein, um das Höchstmögliche herauszuschlagen. Die Eisenbahnen seien viel mehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt! Die Privatbahnen aber beuteten das ihnen vom Staate verliehene Monopol für Privatinteressen und Privatrevenüen aus.

Dieses wuchtige Exposé des in jenen Tagen noch allmächtigen Reichskanzlers war in der That der Widerhall der herrschenden öffentlichen Meinung, und wenn einzelne dieser Beschwerden einer sachlichen Unterlage nicht ganz entbehrten, so waren sie im großen Ganzen doch übertrieben dargestellt worden. Den späteren Erfahrungen war es vorbehalten, herauszufinden, wie wenige der von ihm verheißenen Ideale zur Erfüllung kommen sollten.

Bei dieser Aufzählung der geschichtlichen Vorgänge ist eine eingehende Kritik jener Behauptungen nicht angebracht. Zweifellos sind die Einkünfte, welche die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens dem Fiskus eingebracht haben, ganz enorm; die Betriebsüberschüsse sind für 1895/96 auf ca. 405 Millionen Mark veranschlagt worden, aber gerade diese dem Budget zu gute kommenden hohen Summen lenken von dem Ziele, welches der Fürst Bismarck in Aussicht gestellt hatte, die Interessen des Verkehrs in den Vordergrund zu stellen, mächtig ab und hemmen die Reformen, welche demselben nötig sind. Selbstverständlich sind einige derselben seit der langen Reihe von Jahren vorgenommen worden, doch zeichnen sich dieselben keineswegs vor denen anderer Länder, in welchen das Privatbahnwesen herrscht, vorteilhaft aus und sind z. B. bei den Personenfahrtarifen fast gänzlich ausgeblieben. Die Gütertarife hingegen werden bei weitem tendenziöser als ehedem geregelt und dienen nicht selten zur Korrektur der Zolltarife, zu

Gunsten einzelner Interessengruppen und zum Schaden des Gemeininteresses, eine Funktion, die den Eisenbahnen in keiner Weise zukommt, und welche die Beschlüsse der Gesetzgebung, die allein zur Feststellung der Zolltarife berufen ist, teilweise brach legt. Wohl aber hat sich der Staat durch die Übernahme der Bahnen einen ungeheuer großen politischen Einfluß über die inneren Verhältnisse gesichert, denn die sämtlichen deutschen Staatsbahnen beschäftigen über 350000 Beamte und Arbeiter, abgesehen von den in ihren Werkstätten arbeitenden, deren Zahl sich bei den vollspurigen Bahnen auf ca. 60000 beläuft. Die Zahl der ersteren ist innerhalb der letzten 10 Jahre um etwa 82000 gewachsen.

In welch' wahrhaft revolutionärer Weise der Eintritt der Eisenbahnen die Verhältnisse der Welt erschüttert und umgestaltet hat, ist in Worten kaum zu erschöpfen. Wohin man auch blickt, zeigen sich die Spuren ihres Eingriffs. Sie führen den Überfluß des einen Landesteiles hinweg, um den Mangel des andern auszufüllen. Längs ihrer Straßen schießen neue Industrien empor, durch sie haben sich die technischen Betriebe der Landwirtschaft vermehrt und gänzlich umgestaltet, indem sie ihr Dungstoffe und Maschinen, die einen intensiveren Betrieb ermöglichen, zugeführt haben. Ihnen verdankt sie die Umwandlung ihrer Absatzwege, welche vordem da, wo das Meer oder Wasserstraßen die Produktion nicht ins Weite beförderten, nur kurze Entfernungen durchlaufen konnten, und durch sie hat sich die Bevölkerung um soviel verdichtet, daß die heimische Produktion der Brotfrüchte nicht mehr ausreicht. Freilich sind die Schatten, die jedes Licht notwendig wirft, auch hierbei nicht ausgeblieben. Die Bevölkerung der Städte hat sich weit über das Verhältnis des allgemeinen Zuwachses vermehrt, und aus kleinen Gemeinden sind, namentlich in den Industriebezirken, große Städte geworden. Das ehemals kleine Dortmund hat jetzt 111000 Einwohner; Bochum, welches vor vierzig Jahren ein unbedeutender Flecken war, ist auf mehr als 53000, Essen auf 96000, Oberhausen, vor 40

Jahren noch eine Wüste, auf 30000 Einwohner gestiegen, und so ließen sich noch viele andere Fälle aufführen, in welchen längs der Eisenbahnen neue Industrien und um diese wiederum Kolonien, die mit der Zeit zu Städten heranwuchsen, entstanden sind. Diese nichts weniger als beklagenswerte Erscheinung hat den Landwirten insofern Nachteile gebracht, als die, durch die Eisenbahnen näher gerückten Städte starke Anziehungskraft auf die Dorfbevölkerung ausüben und ihnen viele Kräfte entziehen. Die alte Naturalwirtschaft des ländlichen Betriebes ist hierdurch in Geldwirtschaft umgewandelt worden, die Löhne sind, wie überall, auch hier gestiegen und die gleichfalls durch die Eisenbahnen in die Höhe getriebenen Güterpreise haben die Rentabilität der Landwirtschaft oder, um es präziser auszudrücken, die Grundrente vermindert. Diese Erscheinung beschränkt sich nicht auf Deutschland allein, sondern tritt überall, so in England, in Belgien, Frankreich, Holland zutage. In England, woselbst sich die Grundrente, infolge des herrschenden Pachtsystems, deutlicher als bei uns von den landwirtschaftlichen Erträgen abscheidet, sind die Pachtsätze derartig gefallen, daß manche Großgrundbesitzer ihre Terrains in Jagdgründe umgewandelt, andere hingegen, vernünftiger handelnd, ihre Pächter auf eine intensivere Wirtschaft hingewiesen und sie darin unterstützt haben. Die Nähe der Großstädte kompensiert aber alle die Nachteile, über die sich die Grundbesitzer beklagen, durch den vermehrten Verbrauch feinerer landwirtschaftlicher Erzeugnisse als Milch, Fleisch, Gemüse aller Art, Obst u. s. w. vollständig, und alle jene quacksalberischen Kunststückchen der Gesetzesfabrikation, welche ihre Agitatoren erdenken, helfen ihr nichts, wofern sie sich nicht in sich selbst reformiert. Allerdings hat die Neuzeit das alt-patriarchalische Verhältnis zwischen Gutsherrn und Tagelöhner zum Wanken gebracht, und an diesem letzten Reste der alten Hörigkeit rütteln die Eisenbahnen so gründlich, daß er bald nur noch in den entlegensten Winkeln des „fernen Ostens“ als Gegensatz zum „far west“, zu finden sein wird.

Gelegentlich dieser Betrachtung erinnere ich mich eines von mir selbst erlebten Vorfalles, der einen zwar unbedeutenden, aber doch bezeichnenden Beitrag zur Geschichte des Widerstandes gegen das Eisenbahnwesen liefert: Anfangs der sechziger Jahre fuhr ich um die Zeit des Wollmarktes von Berlin nach Stettin. Das Koupee war mit Gutsbesitzern gefüllt, welche ihren Aufenthalt in der Residenz offenbar benutzt hatten, um sich in kulinarischen Genüssen fester und flüssiger Form zu ergehen. Ihr lärmendes Gespräch drehte sich um die projektierte, aber damals noch nicht konzessionierte „Hinterpommersche“ Bahn, gegen die sie in allen Tonarten loswetterten. Erstaunt und begierig, die Gründe dieser Ausbrüche gegen ein Unternehmen, welches ihnen nach meinem beschränkten bürgerlichen Verstande nur Nutzen bringen konnte, zu hören, befragte ich meinen Nachbar, schüchtern, wie es sich gebührte, um die Ursache. Da aber war ich an den Rechten gekommen! „Warum“, schnob mich der im Regierungsbezirk Cöslin gemästete Starost an, „warum? Weil wir Ihr Berliner Gesindel nicht bei uns haben wollen, um unsere Leute zu korrumpieren“. Der Grund war so triftig, daß ich auf jeden Einwand verzichtete. Ich verließ, in Stettin angelangt, das Koupee, belehrt zwar — doch wenig erbaut!

Die Wasserwege und die Schiffahrt.

Ähnlich wie die Blutgefäße alle Teile des tierischen Körpers bis in die feinsten Gewebe durchdringen, hierdurch den Stoffwechsel vermitteln und den Gesamtorganismus ernähren, üben die Wege, gleichviel ob Land- oder Wasserstraßen, die wichtigste Wirkung auf den socialen Körper der Menschheit aus, der ohne sie eine zusammenhangslose Anhäufung kleiner Einzelgemeinschaften bliebe. Je dichter ihr Netz, um so lebhafter der Pulsschlag der Welt, um so reger der Austausch der Erzeugnisse menschlicher Betriebsamkeit — nicht minder aber auch der der geistigen Belebung.

„Der Westen muß mit dem Osten durch gemeinsame Interessen fest zusammen gekittet werden“, rief Georg Washington seinem Volke in der kritischen Zeit, welche dem Kriege folgte, zu, als arger Zwiespalt zwischen den Staaten das junge Bündnis zu zerreißen drohte. „Geistige Gewohnheiten“, fuhr er fort, „gleiten ebenso leicht wie Waren stromabwärts, und die Verbindungen der Ansiedler jenseits der Berge centrieren jetzt sämtlich in New-Orleans, das in den Händen einer fremden, uns feindlich gesinnten Nation ist. Laßt uns unsere Landsleute mit einer unzerreißbaren Kette an uns fesseln“. Dies waren seine Worte! Während der drei Jahre, die dem Zusammentreten der Bundeskonvention vorangingen, war er eifrigst mit den Entwürfen zu einer Verbindungslinie, aus welcher sich späterhin der Cheasapeak- und der Ohio-Kanal ent-

wickelt haben, beschäftigt gewesen, und seine rastlosen Bemühungen, zu diesem Zwecke Staatsmänner und Interessenten aus den verschiedenen Teilen der Union, deren Spezialinteressen miteinander kollidierten, zusammen zu bringen, trugen wesentlich zum späteren Zustandekommen der Konvention bei, welche die Verfassung beschloß und durchführte.

Die Ausbildung guter Schiffahrtsverbindungen im Innern der Länder, vermittelst der Herstellung von Kanälen, welche die Flußläufe unter einander verbanden, war vor der Errichtung der Eisenbahnen eine für die Prosperität vieler Industrien notwendige Bedingung, weil die Landtransporte die Produktion übermäßig verteuerten und hierdurch den Verbrauch schmälerten. Länder, in welchen der Gewerbefleiß gut entwickelt war, wie die Niederlande, Frankreich und England, legten denn auch frühzeitig künstliche Wasserstraßen an, und die preußischen Herrscher machten sich gleichfalls um die Anlage neuer und die Verbesserung der natürlichen Wasserwege verdient. England besitzt ein sehr ausgedehntes, ca. 18000 km langes Kanalnetz, welches jährlich etwa 36 Millionen Tons Waren verschleppt. Zwischen Manchester und dem Meere ist in neuerer Zeit ein direkter Kanal mit großen Kosten angelegt worden, um die Transporte der für die Fabrikdistrikte erforderlichen Rohprodukte, welche bisher über Liverpool gehen mußten, zu verbilligen. Die englischen Kanäle sind ohne jede direkte Beihilfe des Staates von Privatunternehmern angelegt worden und haben meist große Erträge abgeworfen. Der eben erwähnte Manchester-Seekanal hat nahezu 15½ Millionen L. St. gekostet; ob der Betrieb desselben Überschüsse abwerfen wird, ist zwar zweifelhaft, doch wird sein eigentlicher Zweck, die Unkosten der Warentransporte zu vermindern, sicher erfüllt werden. In Deutschland belief sich der Gesamtverkehr aller Wasserstraßen im Jahre 1895 auf ca. 31 Millionen Tonnen, worunter der Rhein mit ca. 16 Millionen Tonnen, die Elbe mit 4 Millionen, die Oder mit 3 Millionen und die märkischen

Wasserstraßen mit 5 Millionen figurieren. Der Durchgangsverkehr auf denselben ist gleichfalls sehr bedeutend. In Frankreich herrscht auf der Seine, der Loire, Saone infolge der guten Kanalverbindungen ein lebhaftes Treiben, wohingegen die Schiffahrt auf der untern Rhone (von Lyon an gerechnet) sehr unbedeutend geworden ist. Die starke Strömung auf diesem Flusse ist wohl die Ursache, daß sich der Verkehr fast ausschließlich der Bahn zugewendet hat. Der demnächst zu eröffnende Rhein-Ems-Kanal wird der rheinisch-westfälischen Industrie, wie man mit Sicherheit annehmen kann, viele neue Absatzgebiete eröffnen. Das Projekt eines Mittellandkanals, zur Verbindung des Rheins und der Weser mit der Elbe, scheint sich trotz mannigfacher Widerstände verwirklichen zu sollen. Eine solche direkte Wasserverbindung zwischen dem Westen und dem ganzen Osten Deutschlands würde von weittragender Bedeutung für den Handel und die Industrien aller der durch sie berührten Landesteile werden. Man erwartet, daß sich längs der Wasserstraße viele neue Industrien heranbilden werden, namentlich aber solche, deren Produkte die hohen Eisenbahn-Transportkosten nicht ertragen können.

Über die Frage, ob bei der jetzigen Ausbildung der Technik die Anlage neuer Kanäle angebracht sei, ob sich ihre Errichtungskosten und die voraussichtlich geringe Rentabilität derselben mit dem allgemeinen Nutzen, den man sich von ihnen verspricht, decken würden, bestehen mancherlei Meinungsverschiedenheiten, doch scheint für die Notwendigkeit der Vermehrung und Verbesserung der Wasserstraßen schon der Umstand zu sprechen, daß sich zwischen 1873 bis 1891 in Deutschland der Wasserverkehr um 300 Prozent gehoben hat, während derjenige auf den Eisenbahnen nur um 90 Prozent gestiegen ist, obwohl das Eisenbahnnetz innerhalb dieser Zeit um 70 Prozent größer geworden, dagegen der Ausbau der Kanäle nur sehr gering betrieben worden ist. Ähnlich liegen die Sachen in Frankreich, woselbst die Zunahme des Schiffverkehrs die der dortigen Eisenbahnen bedeutend über-

flügelt hat. Fahrten von 400—600 km, die man früher nicht kannte, sind dort heute eine gewöhnliche Erscheinung; Transporte zwischen Dünkirchen und Nancy, zwischen Paris und Lyon werden ohne Umladung ausgeführt. Im Jahre 1894 bewältigten die Kanäle in Frankreich 57 Prozent der Gesamtbefrachtung. Zweifellos sind häufig die Wassertransporte, selbst bei wertvolleren Gütern und längeren Transportstrecken und trotz mehrfacher Umladung, ungleich billiger als die Eisenbahntransporte. Ein von Herrn Dr. W. Bremer im preußischen Abgeordnetenhause mitgeteiltes Beispiel weist dies nach: Bleichsoda wird von einem Düsseldorfer Fabrikanten auf dem See- und Flußwege über Rotterdam und Stettin nach Berlin verfrachtet, weil die Wasserfracht pro 10 Tonnen nur 180 Mk. beträgt, während die Eisenbahnfracht 336 Mk. kostet.

Seit dem großen Aufschwung, welchen die Schiffahrt durch die Entdeckungs- und Handelsreisen der seefahrenden Völker genommen hatte, wurde unablässig an der Verbesserung der Schiffe und der zur Schiffahrt erforderlichen Hilfsapparate gearbeitet. Von der Mitte des 18. Jahrhunderts an machte sich das Verlangen nach größerer Beschleunigung der Transporte geltend, und die Amerikaner konstruierten zu diesem Zwecke einen neuen Schiffstypus „die Klipper“, welche schmal und schlank gebaut, vermöge einer besondern Anordnung ihrer Segel die See rasch und dabei sicher durchschnitten. Der Klipper „Dreadnaught“ machte die Reise von Sandy Hook nach Queenstown in 9¾ Tagen; der „Swordfish“ brauchte von Shanghai nach St. Francisco nur 31 Tage, er machte mithin in 24 Stunden 240 Seemeilen oder 10 Knoten per Stunde und wurde nachträglich sogar von der „Flying Cloud“ mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,5 Knoten übertroffen. So bedeutend diese Ergebnisse auch sein mochten, so waren die Schiffe doch von Wind und Wetter zu abhängig, als daß sie auf die Dauer der sichereren Bewegung der Dampfschiffe hätten Trotz bieten können. Wie wir weiterhin sehen werden, ist das Segelschiff vom Dampfschiffe zwar nicht verdrängt worden, aber die beiden

Typen sind einer Teilung der Arbeit unterworfen worden; jeder derselben wird für ganz besondere, ihm eigentümliche Zwecke benutzt. Für den Personentransport hat der Segler seine Rolle gänzlich ausgespielt.

Von großer Wichtigkeit für die Weiterentwickelung der Segelschiffahrt war die Einführung der Eisenkonstruktionen, welche nach dem Vorgange der Dampfschiffe allmählich platzgriff. Rumpf, Masten und Raen werden jetzt aus Eisen oder Stahl gebaut, wodurch sie bedeutend an Gewicht verlieren, und das Schiff an Schnelligkeit gewinnt. Der an Ausdehnung stetig zunehmende Weltverkehr hat an den Rheder die Forderung gestellt, geringwertige Güter massenweise schnell und billig zu transportieren. Aus diesem Grunde werden die Schiffe möglichst groß gebaut, denn es handelt sich um eine Verringerung des Kostensatzes auf das Einheitsquantum der zu befördernden Güter. Dieses Verfahren des Großbetriebes ist von der Industrie in die Schiffahrt eingedrungen. Wie weit man es treiben kann, steht zwar noch in Frage, denn ein in Bremerhafen gebautes fünfmastiges Schiff, welches einen ganz neuen Typus einzuführen bestimmt war, ist auf seiner ersten Reise durch Sturm zu grunde gegangen. Dasselbe war 375 Fuß lang, 48 Fuß breit und hatte beladen einen Tiefgang von 23 Fuß. Seine Tragfähigkeit betrug 6000 Gewichtstonnen. Neben seinen kolossalen Segeln hatte es eine Maschine von 700 Pferdekraft, die ihm bei Windstille eine Bewegung von 7—8 Knoten erteilte. Trotz des Mißerfolges wird man jedoch ohne Zweifel weitere Versuche nach der gleichen Richtung vornehmen.

Ähnlich wie bei den meisten großen Erfindungen bedurfte es mannigfacher Versuche, ehe sich das Dampfboot zu einem praktischen Werkzeuge für den Weltverkehr heranbildete. Seit Watts Erfindung des Dampfmotors war der Gedanke, denselben als Betriebskraft für Schiffe zu verwenden und sich hierdurch in einem höheren Grade als bisher von der Herrschaft des Windes zu befreien, näher gerückt und aus dem Bereiche der Phantasie in das der

realen Spekulation getreten. Zwar waren früher schon von Papin, Savery und verschiedenen anderen einige erfolgreiche, dahin zielende Versuche unternommen worden, aber sie wurden nicht durchgeführt, und als die französische Akademie die Preisfrage stellte: „ob die Kraft des Windes durch einen Mechanismus ersetzt werden könne“, wurde dies von dem sonst mit Recht berühmten Mathematiker und Physiker Bernoulli unter wissenschaftlichen Belegen verneint. Seine Gründe erschienen den Gelehrten so triftig, daß ihm der Preis zuerteilt wurde. Einige vor Fulton angestellte andere Versuche lasse ich, weil sie zu keinen dauernden Resultaten führten, unberücksichtigt, obwohl es außer Zweifel steht, daß verschiedene Konstruktionen, die einer Weiterentwickelung wohl fähig gewesen wären, in Betrieb gesetzt worden waren und auch wirklich funktionierten.

Der Amerikaner Fulton, ein tüchtiger Mechaniker, baute, von dem Gesandten der Vereinigten Staaten durch Geldmittel unterstützt, in Paris ein Dampfboot, welches die Seine mit einer Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde stromaufwärts lief. Trotz dieses Erfolges und der dem Unternehmen insofern günstigen Zeit, als gerade damals Napoleon von der Idee, eine Landung in England zu versuchen, erfüllt war, wurde ihm seitens der Regierung keine Unterstützung zu teil. Die Nachrichten über diesen Mißerfolg widersprechen sich. Einige der zeitgenössischen Schriftsteller schieben die Schuld auf Napoleon, der die Sache als Schwindel verlacht haben soll; andere behaupten das Gegenteil; nach ihnen soll er die Akademie darüber befragt und eine ungünstig lautende Antwort erhalten haben. Wie dem auch sei, Fulton verließ Europa und versuchte sein Glück im Heimatlande. Auch dort begegnete ihm anfänglich nur Mißtrauen, welches sich jedoch in einen jubelnden Beifall verwandelte, als sein Dampfschiff „der Clermont“, 44 m lang mit einer Tragkraft von 160 Tonnen und einer 18 Pferde starken, von Watt gebauten Maschine, die Probefahrt von New-York bis Albany (150 englische Meilen Entfernung) in 32 Stunden,

stromaufwärts zurücklegte. Dies fand im Jahre 1807 statt, und zwischen diesem und dem Jahre 1814 entwickelte sich in Amerika ein lebhafter Verkehr von Flußdampfern. Das erste, gleichfalls von Fulton geplante Kriegsschiff wurde erst nach seinem, im Jahre 1815 erfolgten Tode vollendet. Nach diesen günstigen Vorgängen entwickelte sich auch in England und dem übrigen Europa die Flußdampfschiffahrt in einem raschen Tempo. In Deutschland begann sie schon im Jahre 1816, in Frankreich erst im Jahre 1820.

Nunmehr trat jedoch die dringende Frage auf, ob es möglich sei, die Dampfschiffahrt auf die See auszudehnen, und wiederum wurde dieselbe von einer gelehrten Autorität absolut verneint. Der Physiker Dionysius Lardner erklärte vor der British Association, einer aus den berühmtesten Naturforschern zusammengesetzten Gesellschaft, daß ein derartiges Projekt nur mit einer Reise nach dem Monde zu vergleichen sei. Trotz dieser niederschmetternden Erklärung traf, nur um ein Jahr später, d. h. 1819, die „Savannah", ein Segelboot, welches eine Dampfmaschine als Hilfskraft benutzte, nach 31 tägiger Reise von Savannah in Liverpool ein und erbrachte somit den Beweis der Möglichkeit einer oceanischen Verbindung. 10 Jahre später machte der in England gebaute Dampfer „Curacoe" mit einer Maschine von 100 Pferdekräften mehrere Reisen zwischen Holland und Westindien, und die erste regelmäßige Verbindung der beiden Weltteile wurde durch den, der St. George Steam Navigation Company gehörenden, in Glasgow gebauten Dampfer „Sirius", ein Schiff von 700 Tons mit 320 Pferdekräften hergestellt. Im Jahre 1840 schloß die englische Regierung mit dem Rheder Samuel Cunard in Halifax einen Vertrag, nach welchem sich derselbe gegen eine Subvention von jährlich £ 65000 zur Herstellung einer regelmäßigen monatlichen Dampfschiffahrt verpflichtete. Derselbe ließ 4 große, hölzerne Dampfer bauen. Inzwischen hatte jedoch die Great Western Company durch den berühmten Brücken-Ingenieur Brunel ein großes eisernes Dampfschiff mit Schraube konstruieren lassen, welches bei

einer Länge von 98 m und einem Deplacement von 2984 Tons, 6 Masten mit sich führte, welche die Schnelligkeit der Fahrt vergrößern sollten. Dieses Schiff, der „Great Britain“, machte im Jahre 1845 die erste Reise, deren Ergebnis jedoch nicht so günstig ausfiel, als man erwartet hatte, da es den viel kleineren und mit Schaufelrädern versehenen Great Western, der bereits früher die Reise zwischen Liverpool und Amerika in 14 Tagen zurückgelegt hatte, nur mit einer Geschwindigkeit von 5 Stunden überholte. Dieses Schiff bewährte sich überhaupt nicht, denn es strandete kurze Zeit nach seiner ersten Reise, wurde sodann als Segler umgebaut und lief noch eine Reihe von Jahren, bis es wiederum strandete. Lange Zeit versuchte man ähnliche Kolosse von Dampfern herzustellen, die sich jedoch alle in der Praxis nicht bewährten. So z. B. auch der in den 50er Jahren gebaute Great Eastern, welcher gleichzeitig von Schaufelrädern und einer Schraube bewegt wurde. Trotz seines Mißerfolges bildete dieser Bau jedoch einen Wendepunkt in der Geschichte der Schiffbaukunst, denn aus ihm zogen die Ingenieure sehr wichtige Erfahrungen, die späterhin zu glänzenden Ergebnissen führten.

Die Technik des Schiffbaues hielt gleichen Schritt mit der Maschinenbaukunst. Das Eisen verdrängte mehr und mehr das Holz, und auch auf die Wohnlichkeit der Schiffe wurde bei weitem mehr als früher geachtet: Verbesserungen, welche der Besatzung und auch der Sicherheit der Schiffahrt zu gute kamen, denn die Mannschaften, die vordem den Sturzwellen, häufig selbst auf ihren Lagerstätten schlimm ausgesetzt gewesen waren, wurden hierdurch nicht selten bis zur Unfähigkeit erschöpft. Das Eindringen des Eisens in den Schiffsbau verursachte mit der Zeit eine wahrhafte Umwälzung. Noch im Jahre 1859 war die Kauffahrerflotte der Vereinigten Staaten der englischen nahezu ebenbürtig, jetzt steht sie hingegen tief unter derselben. Der Grund dieses Niederganges liegt hauptsächlich in der seit dem Sezessionskriege dort übermäßig erweiterten Schutzzollpolitik, welche nicht allein das Eisen, sondern auch die im

Auslande gebauten Schiffe mit unerschwinglichen Zollsätzen belegte und hierdurch des Landes Schiffsbau stark schädigte, denn Holz, wovon damals das Land einen großen Reichtum besaß, konnte hierzu nicht weiter verwendet werden, und die dortigen Eisenpreise waren zu teuer geworden, als daß die amerikanische Rhederei gegen die auswärtige zu konkurrieren imstande gewesen wäre. Seit 1891 hat man zwar versucht, die nationale Schiffahrt durch Subventionen zu heben, allein auch diese verlockende Aussicht ist nur von sehr geringen Erfolgen begleitet gewesen, denn trotz der ihnen gewährten hohen Prämiensätze ziehen es die amerikanischen Kapitalisten vor, ihr Gewerbe unter englischer Flagge in der Form von Aktiengesellschaften, die in England domiziliert sind, zu betreiben. Für die Küsten- und Binnenschiffahrt ist in den Vereinigten Staaten die Einfuhr fremder Schiffe übrigens gesetzlich verboten. Hierdurch floriert jene zwar, jedoch nur auf Kosten des Handels und zum Schaden der Konsumenten, denen die Waren durch dies Monopol verteuert werden.

Auch in Deutschland hat das Eindringen des Eisens als Schiffsbaumaterial große Veränderungen für die Rhederei zur Folge gehabt. Die alten, auf den Holzschiffbau angewiesenen Werfte, deren es früher eine große Anzahl gab, mußten teilweise wegen der erweiterten Nachfrage nach großen Fahrzeugen eingehen. Die Ansprüche auf den Raumgehalt stiegen mehr und mehr. Es giebt jetzt Segler von 3000 und Dampfer von 10000 Tonnen Raumgehalt, Dimensionen, die noch vor 20 Jahren für unmöglich gehalten wurden. Selbstverständlich können solche Riesenfahrzeuge nur aus Eisen oder Stahl gebaut werden, eine Aufgabe, welche durch den Aufschwung unserer heimischen Hüttenindustrie sowie den auf dem Gebiete des Schiffbaues bei uns herrschenden Freihandel, welcher die Materialien verbilligt hat, sehr erleichtert worden ist.

Die sich nach den Vereinigten Staaten bewegende starke Auswanderung wurde zu einem mächtigen Hebel für den Bau großer Passagierdampfer und förderte gleichzeitig

den Warenverkehr zwischen den beiden Erdteilen. In der neuesten Zeit werden, nachdem die Warentransporte ins Riesige gewachsen sind, besondere, nur für den Personenverkehr eingerichtete Dampfer gebaut. Der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Linie gehören zu den größten Schiffahrtsgesellschaften der Erde. Die letztere übertrifft sogar, nach der Zahl und dem Tonnengehalt der Schiffe, die vordem größte aller Gesellschaften, nämlich die P. u. O. Navigation Co. in London, und der Norddeutsche Lloyd erreicht dieselbe nahezu. Diesem gehört der „Kaiser Wilhelm der Große", das größte aller Schiffe. Dieser Leviathan hat eine Länge von 648 Fuß, er ist 66 Fuß breit und vom Hauptdeck bis zum Kiel 43 Fuß tief. Sein Inhalt beläuft sich auf 14000 Reg.-Tons; er kann außer seiner aus 450 Mann bestehenden Schiffsbesatzung 1500 Passagiere aufnehmen und wird von 27000 Pferdekräften bewegt. Dieses von der Stettiner Schiffbaugesellschaft Vulcan errichtete Seeungeheuer hat seine erste Reise zwischen New-York und Southampton in 5 Tagen und 5 Stunden zurückgelegt, eine Leistung, welche vor ihm niemals ganz erreicht worden ist. Bei seiner Konstruktion sind alle bisherigen Erfahrungen der Schiffbaukunst aufs feinste ausgebeutet worden, und die bisherigen, überaus günstigen Ergebnisse seiner Fahrten lassen auf ein vollkommenes Gelingen des Werkes schließen.

Die durch die Umgestaltung der Industrie vom Klein- in den Großbetrieb erweiterten Produktionsquantitäten, sowie die durch die Eisenbahnen und Dampfschiffe erworbenen neuen Absatzgebiete förderten das Verlangen nach einer Verkürzung der Wege. Der Seeweg um das Kap hatte den Engländern ein Übergewicht nach dem Orient gegeben, welches durch die Eroberung Indiens und die Eröffnung der chinesischen Häfen fast zum Monopol geworden war. Die Durchschneidung der Landengen, welche Meere von Meeren trennen und sich der freien Schiffahrt wie Riegel vorschieben, war schon im Altertum von den handeltreibenden Nationen als ein Bedürfnis empfunden worden, und bei der

Landenge von Suez auch wirklich zur Ausführung gekommen, denn bereits vor 3200 Jahren soll der erste Kanal vom Nil bis zum Roten Meere erbaut worden sein. Zu Zeiten vernachlässigt, wurde er mehrere Male wiederhergestellt und in Betrieb gesetzt und ist noch im Jahre 767 n. Ch. befahren worden, bis ihn der Kalif Almansor teils aus politischen, teils aus wirtschaftlichen Rücksichten verschütten ließ.

In der Neuzeit gewann der Gedanke der Wiederherstellung dieser Weltstraße wiederum an Boden; Expeditionen zur Untersuchung des Terrains wurden ausgesendet; die Frage, ob die Schwierigkeiten einer Ausführung und die mit einer solchen verbundenen Kosten überwindlich seien, wurde eifrig diskutiert. Zu der Furcht vor einer baldigen Verstopfung des Kanals durch den Flugsand der Wüste gesellte sich eine andere, nämlich die Überschwemmungsgefahr, welche angeblich große Landteile, infolge der Niveaudifferenzen zwischen den beiden Meeren, bedrohen sollte; außerdem aber wurde die Möglichkeit einer Ertragsfähigkeit stark angezweifelt, und die Wahrscheinlichkeit, daß der Weg der hohen damit verknüpften Abgaben halber von der Schiffahrt vermieden werden würde, behauptet und berechnet.

Allen diesen Widerständen begegnete Ferdinand Lesseps, „der große Franzose“, mit einem seltenen Aufwand von Kenntnis, Beredsamkeit, Findigkeit in der Wahl seiner Mittel und einer unbesiegbaren Energie, welche denn auch schließlich jede Opposition völlig niederwarf. Bezeichnend für die Borniertheit der Monopolisten aller Berufsarten bleibt es, daß der Hauptwiderstand gegen das Projekt von der englischen Kaufmannswelt und ihren Parlamentsvertretern ausging, weil sie durch den Kanal eine Verschiebung der orientalischen Handelsinteressen nach den Mittelmeerstaaten befürchteten. Deshalb beteiligte sich die englische Finanzwelt auch sehr wenig an dem Unternehmen, welches seine Hauptstütze bei den Franzosen fand, obgleich diesen, wie wir weiter unten sehen werden, England gegenüber, das den Löwenanteil bei der Ausbeute einheimste,

thatsächlich nur ein geringer Anteil an der Benutzung des Kanals zufallen sollte.

Der Bau wurde im Jahre 1859 begonnen und trotz großer, durch Wasser- und Arbeitermangel, Cholera und andere sich unaufhörlich entgegentürmende Hindernisse verursachter Schwierigkeiten, zu welchen sich noch politische Widerstände gesellten, im Jahre 1869 vollendet. Wissenschaft und Technik hatten sich verbunden, um dies große Werk zustande zu bringen, und die nie versiegende Thatkraft und das schöpferische Genie Lesseps' feierten hierbei einen Triumph, den seine späteren, schlimmen Mißerfolge nicht verdunkeln können. Eine Beschreibung der großartig angelegten und feindurchdachten Apparate, welche die Fortschaffung der auf der ganzen Strecke auszuhebenden Erdmasse bewältigten, ist hier nicht am Platze; es sei nur erwähnt, daß das Abraumsquantum zum Bau einer Pyramide von 1 Quadratkilometer Grundfläche und 225 m Höhe hinreichen würde.

Bald nach seiner Eröffnung begann ein lebhafter Schiffsverkehr, welcher sich derartig steigerte, daß das Verlangen nach einem zweiten Kanal oder einer bedeutenden Erweiterung des vorhandenen laut wurde. Letztere wurde vorgenommen. Die Sohlenbreite, welche ursprünglich 22 m betrug, soll bis jetzt auf 34 m erweitert worden sein, und seit 1889 wurden die Nachtfahrten unter elektrischer Beleuchtung zugelassen. Infolge dieser Neuerung hat sich die Durchfahrt, welche ursprünglich 36 Stunden dauerte, bis auf ca. 20 Stunden verringert und wird durch die stetig fortgeführten Verbesserungen noch weiter reduziert werden. Im Jahre 1870 passierten den Kanal im ganzen 476, im Jahre 1894 hingegen 3352 Schiffe mit einem Netto-Tonnengehalt von etwa 8 Millionen. Unter der Schiffszahl figuriert England mit 2387 Fahrzeugen, d. h. mehr als 70 Prozent der Gesamtzahl: ihm folgt Deutschland mit 296 Fahrzeugen, während auf Frankreich, welches doch die Kapitalien zum Kanalbau geliefert hatte, nur 185, weniger sogar noch als auf Holland fallen. England hat nach dem russisch-türkischen Kriege die von dem Khedive über-

nommenen Aktien angekauft und sich somit die Herrschaft über den Kanal in finanzieller und politischer Beziehung angeeignet.

Die Zeitersparnis, welche der Kanal für die verschiedenen Provenienzen gestattet, ist sehr beträchtlich und steigert sich selbstverständlich je nach der mehr oder minder entfernten Lage vom Kanaleingang. Von Brindisi und Triest aus beträgt der Unterschied zwischen der Kanalfahrt und der Fahrt um das Kap nach Bombay 7404 Seemeilen, von Southampton aus nur 4800 Seemeilen. Im ersteren Falle wird die Fahrt um 37 Tage, im letzteren um 24 Tage verkürzt. Dieser Unterschied steigert sich jedoch bei Segelschiffen, die von Southampton nach Bombay fahren, um durchschnittlich 73 Tage. Für Italien hätte der Kanal von überaus großer Bedeutung werden können, weil es durch ihn seine frühere Lage an der Weltstraße, die ihm durch die Entdeckung des Seeweges um das Kap verloren gegangen war, wiedererlangt hätte, vorausgesetzt, daß es seine Energie auf die Ausnutzung dieser geographischen Begünstigung gelenkt haben würde. Durch den Durchbruch des Gotthardt-Tunnels ist es für Mittel- und Nordeuropa zur natürlichen Verkehrsstraße aller aus dem Orient stammender oder dorthin zu versendender Güter von höherem Werte, bei welchen es auf die schnellste Beförderung ankommt, geworden, und der projektierte Durchbruch des Simplon wird ihm für die Zukunft eine noch bedeutendere neue Verkehrsmenge sichern. Mit der Durchfuhr bildet sich aber auch der Eigenhandel aus, vorausgesetzt daß die im Volke ruhende Thatkraft nicht durch verkehrte Staatsmaßregeln künstlich auf andere Gebiete abgelenkt wird. Seit des großen Cavours Tode, welcher als echter Freihändler den Beruf Italiens in dem Handel erblickte und diesen durch alle ihm zu Gebote stehenden Mittel kräftigen wollte, sind aber seine kurzsichtigen Nachfolger zur Schutzzollpolitik übergegangen und unterstützen zum Nachteil des Volkes Industrien, die aus Mangel an natürlichen Hilfsmitteln stets krüppelhaft zu bleiben bestimmt sind.

Eine andere Errungenschaft der Neuzeit ist die Vollendung des Kanals von Korinth, welcher gleichfalls schon im Altertum geplant, jedoch nicht zur Ausführung gelangt war. Von der griechischen Regierung konzessioniert, bildete sich 1882 unter dem Vorsitz des bekannten ungarischen Kämpfers, General Türr, die „internationale Gesellschaft des Kanals von Korinth“ mit einem Kapital von 30 Millionen Franks. Die Ausführung desselben übernahm eine französische Gesellschaft, welche denselben jedoch um 6 Jahre später als ursprünglich in Aussicht genommen war, nämlich am 6. August 1893 dem Verkehr übergab. Trotzdem derselbe die Route Triest—Athen um 185, und die Routen Marseille oder Genua—Dardanellen um 95 Seemeilen abkürzt, wird er dennoch weniger befahren, als man gehofft hatte. Fehler bei seiner Planung sowohl, als in der Ausführung, welche die Schiffahrt belästigen, tragen einen Teil der Schuld, andererseits aber behindern die durch Winde herbeigeführten widrigen Strömungen die Schiffahrt. An der Beseitigung der Konstruktionsfehler wird eifrig gearbeitet, und es steht zu hoffen, daß die endliche Nutzbarmachung des großen Werkes durch die beabsichtigten Verbesserungen gelingen werde.

Als ein wichtiges Ereignis für Deutschland muß die Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals bezeichnet werden, denn derselbe bietet der Kriegsflotte eine weit größere Leichtigkeit für die Küstenverteidigung, als dies bisher der Fall war, wo eine Verbindung der Nord- und Ostseeflotten nur mittelst der Durchfahrt durch Meeresteile, welche von fremden Mächten beherrscht werden, geschehen konnte. So alt der Gedanke auch war, und obgleich die Anregung zu seiner Ausführung immer wieder aufs neue auftauchte, war die Vollbringung des großen Werkes doch in Wirklichkeit das Produkt des siegreichen Krieges, welcher der Wiederherstellung des Deutschen Reiches voranging. Er wurde am 20. Juni 1895 eröffnet und erhielt den Namen „Nord-Ostsee-Kaiser-Wilhelm-Kanal“. Er ist 98,5 km lang, 8,5 m tief und hat eine Sohlenbreite von 22 m. Die größten Oceandampfer

können ihn durchfahren. In wie weit sich dieser neue Weg als Handelsstraße bewähren wird, ist bei der kurzen Zeit, welche seit seiner Eröffnung verflossen ist, mit Sicherheit nicht zu bestimmen. Auch bei dem Suez-Kanal zeigte die Erfahrung, daß sich die Schiffahrt verhältnismäßig langsam zu seiner Benutzung entschloß, obwohl die durch ihn bewirkte Verkürzung des Weges weit bedeutender als bei dem Nord-Ostsee-Kanal war. Jedenfalls hat sich der Verkehr in den zwei letzten Jahren schon sehr gehoben, und die bisher bei den Rhedern und Schiffern bestehenden Vorurteile gegen diese Binnenfahrt werden im Laufe der Zeit und mit den stetig fortgesetzten Verbesserungen an seinem Bette und seinen Ufern allmählich schwinden. In strategischer Beziehung wird er von vielen Kennern für die Sicherheit des Reiches als überaus wichtig bezeichnet.

Seit Jahrhunderten geplant ist eine direkte, kurze Schiffsverbindung zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean, welche die schwierige und gefahrvolle lange Fahrt über das Kap Horn beseitigen würde. Die enge Einschnürung in Central-Amerika, welche nur von niedrigen Hügelzügen durchzogen ist, scheint so recht zur Durchführung einer solchen Arbeit geeignet zu sein; dennoch aber bietet sie weit größere Schwierigkeiten, als es der Bau des doppelt so langen Suez-Kanals gethan hatte. Der große Erfolg des letzteren veranlaßte Lesseps, eine Gesellschaft zur Durchstechung der Landenge von Panama zu gründen, deren Aktien gleichfalls sämtlich in Frankreich untergebracht wurden. Es stellte sich jedoch während des Baues bald heraus, daß das Unternehmen leichtfertig geplant war, und da überdies großartige Durchstechereien, Betrügereien und andere Mißstände entdeckt wurden, so mußte es, nachdem bereits 1400 Millionen Frks. darauf verwendet waren, im Jahre 1889 eingestellt werden. Dieser Krach, dessen Skandal bis zum heutigen Tage in Frankreich weiterspielt und einen tiefen Blick in die in gewissen Kreisen herrschende Korruption gewährt, hat die Lust zur Wiederaufnahme des Unternehmens gewaltig beeinträchtigt, nichts-

destoweniger aber scheinen wiederum Pläne aufzutauchen, dasselbe fortzuführen oder durch ein anderes zu ersetzen.

Überblickt man die Vorteile, welche eine gelungene Durchstechung dem Weltverkehr bieten würde, so kann dies nicht befremden. Die Fahrt zwischen den nordeuropäischen Häfen und St. Francisco würde um etwa 8000, die nach Valpariso um 1500 Seemeilen verkürzt werden. Ebenso die Route New-York und St. Francisco um mehr als 8000 und die nach Australien und Neu-Seeland um 2—3000, Seemeilen. Einen gleichfalls erheblichen Vorteil würde dieser Kanal der Schiffahrt von New-York nach China und Japan sichern. Eine Konkurrenz erwuchs diesem Projekt durch einen zweiten Entwurf, der von Unternehmern in den Vereinigten Staaten ausging, dem Nicaragua-Kanal. Bereits in den Anfängen der Ausführung begriffen, wurden jedoch die Arbeiten gleichzeitig mit denen des Panama-Kanals eingestellt, weil sie ohne eine Staatsunterstützung nicht durchzuführen waren. Über weitere große Kanalprojekte, wie z. B. den Kanal zwischen Bordeaux und Narbonne und andere in Asien, Afrika und Amerika schwebende, werde ich mich, da ihre eventuelle Ausführung erst ins 20. Jahrhundert fallen würde, nicht weiter auslassen.

Unzweifelhaft erscheint es, daß die Expansion des Handels, die unaufhörlichen Fortschritte der Großindustrien und der mit ihnen verbundenen Technik auf eine Verkürzung der Wege und die Zeitdauer der Reisen unwiderstehlich einwirken, und so wird denn auch das nächste Jahrhundert manches verwirklichen, was der Welt am Schluß des vorigen und beim Beginn des jetzigen noch märchenhaft erschien. Männer wie Stephenson, Fulton und andere namhafte Helden der Erfindung wurden damals zuerst als Träumer verlacht, während Cagliostro und Meßmer große Scharen gläubiger Enthusiasten um sich versammelten. Unaufhörlich ist in diesem Jahrhundert die Wissenschaft bestrebt gewesen, die mystische Hülle, die sie umgab, zu zerreißen und Klarheit in die Begriffe und Anschauungen zu bringen. Noch im Anfange desselben verschwendeten

Physiker und Mechaniker ihre Zeit und ihr Genie auf den Bau von Automaten, durch welche sie das Geheimnis der Lebenskraft zu ergründen hofften; heute wird solcher Käuze, wofern sie nicht überhaupt der verdienten Vergessenheit anheimgefallen sind, nur noch als Phantasten und Sonderlinge gedacht. Allerdings schreitet die Mystik, indem sie sich in ein wissenschaftliches Gewand zu hüllen strebt, auch jetzt noch umher, aber ihr Kreis wird kleiner und kleiner, und ihr Bestreben scheitert an dem gesunden Volkssinn. Hysterische Männer und Frauen allein verkünden ihren Ruhm, während die denkenden und schaffenden Klassen sich mit Verachtung von ihr abwenden.

Der Telegraph und das Telephon.

Hatten die Eisenbahnen den Land-, und die Dampfschiffe den Seeverkehr in einer Weise beschleunigt, daß Jahre zu Monaten und Monate zu Tagen verkürzt wurden, so machte sich im Handel das Bedürfnis nach einer noch schnelleren Mitteilung, als die Posten gewähren konnten, mehr und mehr geltend. Die gesteigerte Schnelligkeit der Warentransporte erheischte nicht selten ganz rasche Entschließungen, zu deren Erledigung die briefliche Mitteilung nicht mehr ausreichte. Durch den Dampf hatte der Handel eine ganz andere Wendung, die Spekulation weitere Dimensionen als bisher gewonnen; die Quantitäten hatten sich vermehrt, der Konsumentenkreis vergrößert, der Austausch zwischen den Erdteilen erweitert, der Zwischenhandel verdichtet. Die Zahl der Stationen, welche eine Ware durchlaufen mußte, ehe sie zur Konsumption gelangte, verminderte sich im umgekehrten Verhältnisse zur Vervollkommnung der Wege und der Zunahme der Geschwindigkeit. In früheren Jahren handelten die großen Hafenplätze lediglich mit großen Binnenhändlern; diese mit kleinern, und diese wiederum mit noch kleineren, bis der Detaillist an die Reihe kam. Ehe der Konsument die Ware erhielt, war sie durch die verschiedensten Hände gelaufen und ihr Preis lavinenartig gesteigert worden. Die erweiterte Konkurrenz der Ursprungsstellen vernichtete mit der Zeit den kleinen Zwischenhandel, ähnlich wie die Eisenbahnen die Zwischenspedition auf ein Minimum reduziert hatten. Direkte Verbindungen wurden

geschlossen, der Gewinn durfte an den einzelnen Posten verringert werden, denn die vermehrten Umsätze gewährten einen reichlichen Ersatz für den bisher gebräuchlich gewesenen großen Gewinnaufschlag. Unter solchen Verhältnissen trat die Telegraphie als eine neue, den Verkehr fördernde Vermittlerin ein. Werfen wir einen flüchtigen Blick auf ihre Geschichte.

Sie ist eigentlich uralt! Schon in grauer Vorzeit verständigte man sich auf weite Entfernungen hin durch Zeichen; Nachrichten über Siege, Niederlagen, Überfälle oder andere Ereignisse wurden durch vorher vereinbarte Feuer- oder Rauchsignale stationsweise weiter gegeben. Schiffe verständigten sich auf hoher See durch Flaggenzeichen 2c.; aber stehende Telegraphenlinien, welche die Nachrichten vermittelst einer Buchstabenschrift weiter trugen, sind erst in neuerer Zeit errichtet worden. Die Konstruktion der optischen Telegraphen bestand aus Pfosten, die auf hochgelegenen weithin sichtbaren Orten aufgestellt wurden; an ihren Seiten waren drehbare, flügelartige Arme angebracht, durch deren verschiedenartige Stellungen zu einander vielerlei Zeichen gegeben werden konnten, welche Buchstaben oder auch Worte und sogar ganze Sätze bedeuteten. So groß auch dieser Fortschritt in der Fernsprechekunst war, so wurde diese doch durch die Veränderlichkeit der Witterungsverhältnisse stark beeinflußt, denn die Geschwindigkeit und Korrektheit der Verständigung hing ganz und gar von der Klarheit der Luft ab, nachts oder bei starkem Nebel-Wetter wurde der Telegraph ganz unbrauchbar; bei trüber Luft ging die Verständigung langsam, bei heiterem Himmel rascher vor sich. Unter sehr günstigen Umständen soll die Nachbildung eines Zeichens 20 Sekunden gedauert haben. In den dreißiger Jahren wurde eine optische Telegraphenlinie zwischen Berlin und Köln errichtet, welche ausschließlich für die Regierung arbeitete. Dem Publikum war sie verschlossen, und ein ausgedehnter allgemeiner Telegraphenverkehr wäre auch bei der Schwerfälligkeit der Übertragung unmöglich gewesen. Nehme man an, daß zwischen den zwei Städten 50 Stationen existierten (eine Zahl, die wohl an-

nähernd richtig sein möchte) und jede derselben das Zeichen in 20 Sekunden nachgebildet habe, so würde die Überbringung eines mittelgroßen Wortes von Station zu Station mehrere Minuten und bis zur Endstation eine verhältnismäßig lange Zeit erfordert haben. Zwischen Paris und dem 800 km entfernten Toulon soll ein jedes Zeichen zwanzig Minuten gebraucht haben. Die Übertragung einer umfangreichen Depesche dauerte demnach Stunden. Ich erinnere mich, in meiner Kindheit den optischen Telegraphen auf dem Dache der Johanniskirche zu Magdeburg, der von meinen Fenstern aus sichtbar war, sehr oft beobachtet zu haben. Das eingeschaltete Zeichen stand häufig Minutenlang fest, ehe es von einem andern abgelöst wurde, obwohl die nächste Station im Dorfe Biederitz, ganz nahe bei Magdeburg gelegen war. Der Telegraph arbeitete häufig sehr fleißig, eine Erscheinung, die den Magdeburgern manches zu denken gab, denn „es müsse doch wohl etwas los sein“, sagte man dann. Als im Jahre 1840 die Huldigung des neuen Königs zu Berlin stattfand, befragte derselbe einen rheinischen Abgeordneten über das Befinden seiner Gemahlin. Dieser klagte, daß er sie sehr krank verlassen habe. Bei der Abendtafel überreichte der König dem betrübten Ehegatten eine Depesche, welche die Nachricht der Genesung der betreffenden Dame enthielt; er hatte durch den Telegraphen deshalb anfragen und durch ihn antworten lassen. Diese außerordentliche Leistung erregte die allgemeine Bewunderung. Als im Februar 1848 eine Breslauer Deputation den König um die Erteilung einer Verfassung bat, zeigte der erregte Monarch ein soeben erhaltenes Telegramm, welches die Nachricht von der in Paris ausgebrochenen Revolution und der Flucht Louis Philipps enthielt.

Die Einführung der elektrischen Telegraphen beseitigte die optischen innerhalb sehr kurzer Zeit. Auf den Eisenbahnen waren dieselben das einzige Verständigungsmittel von Station zu Station gewesen; unzuverlässige Einrichtungen, die den Bahn-Verkehr nicht selten verlangsamten und unsicher machten. Auch die elektrischen Telegraphen waren

schon lange vor ihrer allgemeinen Einführung bekannt gewesen, aber sie hatten die für den allgemeinen Gebrauch benötigte Form noch nicht erhalten. Wie alle Erfindungen durchliefen auch sie eine Reihe von unvollkommenen Versuchen, ehe sie praktisch brauchbar wurden. Ich übergehe die telegraphischen Experimente, welche im vorigen Jahrhundert vermittelst der Reibungselektricität vorgenommen wurden. Die Apparate waren kompliziert, und ihre Wirkungen unzuverlässig. Erst die Entdeckung des Elektromagnetismus gab den Anlaß zu einer wirklichen Vervollkommnung der Fernschreibekunst. Dem berühmten Astronomen Gauß und dem ebenso berühmten Physiker Weber, beide zu Göttingen, gebührt der Ruhm, den ersten, wirklich praktischen Telegraphen ausgeführt zu haben. Diese Erfindung ist für die Welt von einer so weittragenden Wichtigkeit geworden, daß es sich wohl der Mühe verlohnt, Gauß selbst das Wort über seine hierauf bezüglichen Versuche zu erteilen. In einem Briefe vom 20. November 1833 schreibt er an seinen Freund Olfers hierüber folgendes:

„Ich weiß nicht, ob ich Ihnen schon früher von einer großartigen Vorrichtung, die wir hier gemacht haben, schrieb. Es ist eine galvanische Kette zwischen der Sternwarte und dem physikalischen Kabinett, durch Drähte in der Luft über die Häuser weg, oben zum Johannisturm hinauf und wieder herabgezogen. Die ganze Drahtlänge wird etwa 8000 Fuß sein.

An beiden Enden ist sie mit einem Multiplikator verbunden, bei mir von 170 Gewinden, bei Weber im physikalischen Kabinett von 50 Gewinden, die nach meinen Einrichtungen aufgehängt sind. Ich habe eine einfache Vorrichtung ausgedacht, wodurch ich augenblicklich die Richtung des Stromes umkehren kann, die ich einen Kommutator nenne.

Wenn ich taktmäßig an meiner galvanischen Säule operiere, so wird in einer sehr kurzen Zeit (z. B. in ein oder anderthalb Minuten) die Bewegung der Nadel im physikalischen Kabinett so stark, daß sie an eine Glocke anschlägt,

hörbar in einem anderen Zimmer. Dies ist jedoch mehr Spielerei. Die Absicht ist, daß die Bewegungen gesehen werden sollen, wo die äußerste Akkuratesse erreicht werden kann.

Wir haben diese Vorrichtungen bereits zu telegraphischen Versuchen gebraucht, die sehr gut mit ganzen Wörtern und kleinen Phrasen gelungen sind. Diese Art zu telegraphieren hat das angenehme, daß sie von Wetter und Tageszeit ganz unabhängig ist; jeder, der das Zeichen giebt und der dasselbe empfängt, bleibt in seinem Zimmer, wenn er will bei verschlossenen Fensterläden. Ich bin überzeugt, daß unter Anwendung von hinlänglich starken Drähten, auf diese Weise auf einen Schlag von Göttingen nach Hannover oder von Hannover nach Bremen telegraphiert werden könnte."

Ob Gauß von der welterschütternden Wichtigkeit seiner Entdeckung eine Ahnung gehabt hat? Wer vermöchte es heute zu sagen? Dem Gelehrten in seiner astronomischen Klause mochten die Wechselbeziehungen zwischen Wissenschaft und Handel noch nicht so klar vorliegen als uns, die wir dem Entstehen, dem Wachsen und der riesigen Entwickelung seiner Erfindung staunend folgen konnten. Die „hinlänglich starken Drähte", welche jetzt nicht nur zwischen Hannover und Bremen, sondern über den ganzen Erdball netzartig ausgespannt sind, haben nicht nur der materiellen Welt sondern auch der Wissenschaft genützt und sie erweitert, denn durch die Telegraphie hat die Astronomie, vor allen andern aber die Meteorologie ganz neue Gestaltungen erhalten. Der Sturm, der von entfernten Weltteilen ausgehend, unsere Küsten bedroht, wird uns Tage vor seinem Eintreffen von dem Telegraphen verkündet, und das Erdbeben aus fernen Ländern binnen wenigen Minuten unseren meteorologischen Warten mitgeteilt.

Gauß benutzte für die Hin- und Rückleitung zwei verschiedene Drähte, aber die Entdeckung Steinheils, daß die Erde selbst die Rückleitung bewirkt, vereinfachte und verbilligte die Errichtung und Erhaltung der Telegraphenlinien in einem hohen Maße. Derselbe erfand auch im

Jahre 1838 einen Schreibtelegraphen, der die vorher gebräuchlichen, langsam arbeitenden Zeigertelegraphen verdrängte. Späterhin erhielt die Telegraphie durch die Morseschen Schreib- und Druckapparate, welche sich durch eine noch größere Einfachheit auszeichnen, ein wichtiges Hilfsmittel. Noch wäre des Hugheschen Typendruck- und verschiedener Multiplex-Apparate zu gedenken, welche letztere mehrere Depeschen gleichzeitig auf demselben Drahte befördern. Ähnliche Vervollkommnungen sind bis auf den heutigen Tag nicht abgeschlossen und jedes Jahr bringt namhafte Verbesserungen und Vereinfachungen. Aber nicht allein die Generatoren und Apparate waren einer langen Reihe von Veränderungen, an welchen sich der Geist und die Findigkeit der Forscher und Schaffer aller civilisierten Länder schärfte, unterworfen, auch bei den Leitungen waren große Schwierigkeiten zu überwinden, welche teils in der Wahl der Metalle bestanden, teils durch die mangelhafte Isolierung der Drähte hervorgerufen wurden. Der Kupferdraht als der beste Leiter (abgesehen vom Silber) war teuer, leicht brüchig, als wertvolles Objekt dem Diebstahl ausgesetzt; er war aus diesen Gründen für sehr lange Leitungen nicht verwendbar. Man griff deshalb zum geringer leitenden, aber festeren und billigeren Eisendraht. Ehe dieser jedoch wegen seiner raschen Rostbildung, welche die Drähte bald zerstörte, wirklich vorteilhaft wurde, hatte man die galvanische Verzinkung anzuwenden, zu welcher aber wieder besondere, eigens zu diesem Zwecke erdachte elektrolytische Apparate konstruiert werden mußten; so drängte jede Erfindung zur Ausnutzung und Verbesserung anderer. An der Isolation der Drähte tappte man lange Zeit mit vielen Versuchen herum, bis sich schließlich das Porzellan als der beste Isolator für die oberirdischen Leitungen bewährte; die unterirdischen wurden erst durch die Einführung der Guttapercha, eines zur Isolation sehr brauchbaren Materials, auf welches Werner Siemens, damals noch Artillerie-Lieutenant, die Aufmerksamkeit lenkte, praktisch nutzbar gemacht. Auch bei dieser waren mannigfache Ver-

suche erforderlich, ehe man zu befriedigenden Resultaten gelangte.

Von der allergrößten Wichtigkeit für den Weltverkehr sollte jedoch die Legung unterseeischer Kabel werden; auch hierbei mußte man viele vergebliche Versuche wagen, ehe man die richtige Lösung fand. Die erste, wirklich praktikable submarine Verbindung wurde im Jahre 1850 zwischen Dover und Calais hergestellt; allerdings zerriß das Kabel wenige Tage nach seiner ersten Benutzung, aber die Unternehmer ließen sich hierdurch nicht entmutigen, sondern legten im folgenden Jahre ein anderes und besser konstruiertes, welches Stand hielt. Die Verbindung mit Irland erfolgte alsbald. Nunmehr wurden zahlreiche Verbindungen zwischen England, Schottland, Irland und dem Festlande geschaffen, und der Gedanke, Kabel zwischen Europa und Amerika zu legen, gewann mehr und mehr an Boden, obwohl noch viele Zweifel an der Ausführbarkeit, selbst von hochwissenschaftlichen und praktischen Autoritäten gehegt wurden. Ich selbst könnte einen Mann mit Namen allerbesten Klanges nennen, der mir nur ein Jahr vor der erfolgreichen Vollendung der Englisch-Amerikanischen Linie die Unmöglichkeit einer Verwirklichung dieses Projektes klar darlegte.

Trotz aller ominösen Prophezeiungen gelang es, allerdings mit einem Aufwand von Beharrlichkeit, der selbst den Bau der ersten Dampfbahn übertraf. Im Jahre 1857 begann die Legung eines Kabels von Valentia in Irland aus. Dies riß zwar vor der Vollendung, doch bereits im folgenden Jahre gelang ein abermaliger Versuch; man telegraphierte mehrere Wochen lang zwischen Europa und Amerika, bis wiederum Störungen, und bald darauf das vollständige Versagen der Leitung eintraten. Dies abermalige Mißlingen des kostspieligen Unternehmens dämpfte eine Zeitlang den Eifer; der unterseeische Telegraph schien ein für allemal abgethan zu sein; aber da in der kurzen Periode, während welcher das Kabel funktioniert hatte, die ungeheure Wichtigkeit einer solchen Verbindung der Welt-

teile evident geworden war, so plante man einen amerikanisch-sibirischen Telegraphen; dieser wurde zwar nicht ausgeführt, dagegen wurde im Jahre 1865 ein neuer Versuch mit der atlantischen Kabellegung unternommen. Die anglosächsische Zähigkeit ließ sich nicht für immer abschrecken; nachdem sich die Kapitalisten von ihren Verlusten erholt hatten, begannen sie aufs neue. Man hatte inzwischen nach vielen eingehenden Studien die Konstruktion geändert, und der vollendete Bau des Riesenschiffes „Great Eastern", welches sich zwar nicht als Transportschiff für Passagiere bewährt hatte, aber wegen seines großen Inhalts wohl zur Kabellegung geeignet war, förderte das Unternehmen. Das Schiff wurde mit vielen Vorrichtungen zur Sicherung der Kabellegung versehen und ging am 23. Juli, das Riesentau bergend, von Valentia ab. Abermals riß es, etwa 1000 engl. Meilen von dort entfernt. Endlich gelang ein abermaliger im Juli 1866 wieder aufgenommener Versuch mit einem neuen Kabel. Nach vierzehntägiger Fahrt langte der „Great Eastern" glücklich in Neufundland an. Das alte Sprichwort, daß Glück und Unglück niemals allein kommen, bewährte sich auch hierbei; denn nach kurzer Zeit wurde das im Jahre 1865 verloren gegangene Kabel aufgefischt, und man verfügte nunmehr über zwei Leitungen.

Nach dieser gelungenen Ausführung schritten unterseeische Kabellegungen rüstig voran. Im Jahre 1883 gab es bereits 731 Seekabel in einer Gesamtlänge von 89491 Seemeilen. Anfänglich waren die Tarife der überseeischen Verbindungen sehr hoch, mit der Zeit wurden sie jedoch infolge der eingetretenen Konkurrenz, bedeutend ermäßigt, so daß jetzt ein Telegramm nach Amerika oder einem andern entfernt liegenden Erdteil leicht erschwinglich ist.

Der gewaltigen Ausdehnung des deutschen Handels und der Industrien ist die Ausbreitung eines Telegraphennetzes mit gleichen Schritten gefolgt. Im Jahre 1894 gab es im Deutschen Reiche 19896 Telegraphenanstalten. Die Länge des Netzes war auf 127240 km angewachsen,

während die Drahtlänge nahezu 500000 km, d. h. mehr als den zwölffachen Umfang der Erde betrug. Die Zahl der eingegangenen sowohl, als der aufgegebenen Telegramme hat sich seit zehn Jahren nahezu verdoppelt. In jenem Jahre wurden mehr als 28 Millionen aufgegeben, und etwa die gleiche Zahl kam an. Die Einnahmen aus den Telegraphengebühren sind in abgerundeten Zahlen innerhalb zehn Jahren von 21,4 Millionen auf 43 Millionen Mark im Jahre 1894 gestiegen.

Wohl wurde das Gelingen der überseeischen Telegraphie als ein großer Triumph der Wissenschaft und des Unternehmungsgeistes gefeiert, aber eine ganz neue Erfindung sollte jene Errungenschaft fast in den Schatten stellen: Das Fernsprechwesen nämlich, welches in den 70er Jahren dieses Jahrhunderts der Laienwelt zum erstenmale bekannt wurde, obgleich die Wissenschaft bereits mit Versuchen, welche darauf hinzielten, vertraut war. In den sechziger Jahren hatte der Lehrer Philipp Reis in Friedrichsdorf bei Frankfurt a. M. einen von ihm als Telephon bezeichneten Apparat konstruiert, mit welchem er unter Zuhilfenahme des elektrischen Stromes Töne und Melodien auf Entfernungen übertrug; Gespräche durch sein Telephon zu führen, war ihm nicht gelungen, obwohl einzelne Worte durch dasselbe, jedoch nur unvollkommen, weitergetragen wurden. Die Sache war in Europa bald vergessen, da eine praktische Anwendung nicht möglich erschien; in Amerika hingegen wurde sie weiter verfolgt. Verschiedene Physiker suchten das Telephon zu verbessern, brachten jedoch nichts Wesentliches zustande, bis einem Taubstummenlehrer Graham Bell diejenige Konstruktion, welche in ihren Elementen noch heute gebräuchlich ist, gelang. Fast um dieselbe Zeit erfand Hughes das Mikrophon, und mit Hilfe der gleichzeitigen Benutzung dieser beiden Apparate, von welchen man den letzteren zum Sprechen, den ersteren zum Hören gebraucht, wurden binnen kurzer Zeit große Fernsprechnetze ausgeführt. In Deutschland waren im Jahre 1895 bereits 534 Orte mit Fernsprechnetzen ver-

sehen. Anfänglich beschränkte sich die Telephonie auf die Verbindung der im Orte befindlichen angeschlossenen Häuser, da man sichere Erfahrungen bezüglich der Entfernungen, auf welche sich die Sprache weitertragen lasse, noch nicht gesammelt hatte, und Experimente, welche darauf hinzielten, mit sehr großen Unkosten verknüpft gewesen wären; auch war man noch keineswegs von der Rentabilität weitergehender Unternehmen überführt. In Deutschland war die Telephonie, als zum Telegraphenwesen gehörig, von der Post als Monopol in Anspruch genommen worden, während sie in einigen andern Ländern der Privatunternehmung überlassen blieb.

Nicht lange nach der Einführung der Stadttelephonie wurden Versuche angestellt, um Städte telephonisch untereinander zu verbinden. Dieselben gelangen, und nachdem sich die ersten dieser Anlagen trefflich bewährt hatten, und die Legung von Fernsprechnetzen in den großen Industriebezirken die enormen Vorteile dieser mündlichen Verbindungen klargelegt hatte, wurden die Verwaltungen seitens des gewerbetreibenden Publikums zu ihrer weiteren Ausdehnung förmlich gedrängt. Diese wurden denn auch, soweit die vorhandenen Geldmittel ausreichten, allmählich vorgenommen. Bis zum heutigen Tage bestehen im Deutschen Reiche 800 Ortsverbindungen. Von Berlin aus kann man mit 415, von Hamburg aus mit 114 deutschen und außerdeutschen Städten telephonisch sprechen. Die meisten deutschen Großstädte besitzen zahlreiche Ortsverbindungen.

Die unterseeische Telephonverbindung bereitete, der zum Kabelschutze nötigen Armaturen halber, welche als Kondensatoren wirkend, die schwachen aber hochgespannten elektrischen Ströme störend beeinträchtigen, größere Schwierigkeiten, doch ist es in neuer Zeit gelungen zwischen England und Frankreich zu sprechen. Ob Kabelgespräche auf weite Entfernungen hin ausführbar sein werden, erscheint der obenerwähnten Gründe halber fraglich; Landverbindungen hingegen zwischen den weitesten von einander gelegenen Punkten sind zweifellos möglich. Bei ihnen

handelt es sich hauptsächlich um den Kostenpunkt, da mit der größern Entfernung die Stärke der Leitungsdrähte, der Zunahme der Widerstände halber, gesteigert werden muß, und somit die Kosten der Herstellung sich nicht einfach nach der Länge des Weges, sondern in einem weit höheren Grade verteuern. Ob diese Schwierigkeit nicht überwindbar und durch neue Konstruktionen, als z. B. Relais, zu lösen sein möchte, muß die Zukunft lehren.

Wie die Aufgabe des Fernsprechens und Hörens fast mit einem Schlage überwunden wurde, so ist die Möglichkeit des Fernsehens, mit welcher Physiker durch die Verbindung zwischen der Photographie und der elektrischen Energie jetzt experimentieren, keineswegs ausgeschlossen. Weit entfernte Vorgänge würden sich dann kinetographisch dem Auge des Beobachters in ihrer natürlichen Beweglichkeit darbieten, und das Telephon gleichzeitig die sie begleitenden Töne seinem Ohre zuführen. So würde sich das alte Märchen vom sprechenden Zauberspiegel verwirklichen.

Die Gegenwart hat vieles, was den Alten als Wunder galt, gelöst und in seine natürlichen Grundursachen zerlegt. Aber mit jeder Lösung drängen sich neue Fragen auf, welche die letzte Ursache der Vorgänge in eine viel weitere Entfernung drängen als die naive Vorstellung des Altertums einst wähnte, und so bewährt sich auch hier des Dichters Wort:

„Da muß sich manches Rätsel lösen.
Doch manches Rätsel knüpft sich auch.“

Die Wandlungen in der Zollpolitik der Völker.

Die rapide Entwickelung der Verkehrswege blieb nicht ohne Einfluß auf die Zollpolitik der Länder. Beim Beginn unseres Jahrhunderts prädominierte die merkantilistische Richtung in allen Ländern, und wenn auch die Schriften der Physiokraten und das epochemachende Werk Adam Smith's zahlreiche Anhänger unter den Staatsmännern jener Zeit fanden, so waren die Traditionen des alten Systems doch zu mächtig, als daß wesentliche Neuerungen auf dem Gebiete der praktischen Nationalökonomie möglich gewesen wären. Während der Revolution gab es allerdings eine kurze, jedoch sich schnell verlaufende Strömung, im Sinne einer freieren Richtung in der Handelspolitik, von welcher aber in den kriegerischen Wirren, die ihr folgten, wenig Spuren zurückblieben. Mit Bonapartes Machtentfaltung trat vielmehr, überall wo er herrschte, das rigoroseste Prohibitivsystem ein. Da ihm Englands Seemacht zu vernichten mißlungen war, so wollte er dies gefürchtete Land durch die totale Absperrung seines Handels bezwingen. Überall wurde die Einfuhr, der Verkauf, der Gebrauch englischer Waren verboten, eine Maßregel, welche sich selbst auf Läger, die vor dem Erlaß eingegangen und bereits verzollt waren, erstreckte. Sie wurden, wo man sie fand, konfisziert und verbrannt — vorausgesetzt, daß sich ihre Besitzer nicht mit seinen Satrapen

vorher gütlich geeinigt hatten, eine Maßregel, welche für sie beinahe ebenso schlimm wie die Vernichtung ausfiel. Auch England verfolgte damals ein starres Merkantilsystem, welches sogar die Maschinenausfuhr verbot.

Desgleichen waren unter dem Regime Friedrichs d. G. in Preußen der Einfuhr fremder Waren bedeutende Hindernisse in den Weg gelegt worden. Seit den Zeiten des Großen Kurfürsten hatten sich die preußischen Herrscher eifrig für die Förderung der einheimischen Industrien bemüht, ein an und für sich sehr löbliches Bestreben, welches aber durch die strenge staatliche Beaufsichtigung und die willkürlichen Anordnungen, die von den damit beauftragten Organen ausgingen, stark beeinträchtigt wurde. Nach Friedrichs d. G. Tode lockerte sich dies System um etwas, aber die Konfiguration des preußischen Saates erwies sich einer durchgreifenden Änderung durchaus ungünstig, denn die verschiedenen Teile desselben standen in keinem geographischen Zusammenhang, und jede Ware, die vom Westen nach dem Osten oder umgekehrt lief, hatte viele Zollgrenzen zu durchschreiten; selbst nach dem Sturze des französischen Kaiserreiches und dem Wiederaufschwung Deutschlands war von einer Besserung der allgemeinen deutschen Zollverhältnisse zunächst keine Rede.

Preußen machte bei der Feststellung der deutschen Bundesverfassung den Versuch, die gesamte deutsche Zollverwaltung dem Bunde zu überweisen. Vergeblich! Denn die Fürsten, welche der Wiener Kongreß in ihre volle Souveränität wiedereingesetzt hatte, wachten eifersüchtig über ihre Rechte, die sie durch ein gemeinsames Zollverfahren für geschmälert hielten.

Inzwischen sah sich Preußen zur Initiative im eignen Lande genötigt, denn die Mißstände oder vielmehr der allgemeine Wirrwar seiner Zollverhältnisse, waren unhaltbar geworden. In den altpreußischen Länderteilen galten 67 verschiedene Zoll- und Accisetarife; dagegen herrschte in den westlichen Provinzen fast ein vollständiger Freihandel, infolgedessen englische Fabrikate massenweise einströmten. Der

Verkehr zwischen den verschiedenen Provinzen war durch Binnenmauten gehemmt, der Schmuggel hierdurch zu einem weitverbreiteten und einträglichen Geschäfte geworden; alle diese Mißstände drängten zu einem energischen Vorgehen. Bis zum Jahre 1818 hatte man das frühere Verbot der Geldausfuhr, ferner die Binnen-, Wasser- und Provinzialzölle in Altpreußen aufgehoben und erließ sodann für den Umfang der Monarchie das Gesetz über die Zoll- und Verbrauchssteuern, durch welches alle Zolllinien innerhalb des Staates fielen. Ein sehr mäßiges Schutzzollsystem wurde eingeführt, alle Prohibitivzölle, außer für Salz und Spielkarten, welche beide Staatsmonopol blieben, hingegen aufgehoben.

Die durch das neue Gesetz erfolgte Abschließung Preußens gegen die übrigen deutschen Staaten, namentlich die darin dekretierten hohen Durchgangszölle, erregten zwar die Opposition des handeltreibenden Publikums, aber die Maßregel zeigte sich für das Zustandekommen der späteren Vereinigung insofern günstig, als die Kaufleute und Fabrikanten in diesen Staaten zu einer selbständigen Agitation getrieben wurden, wie sie bisher in Deutschland noch nicht bekannt gewesen war. An dieser Stelle muß eines Mannes gedacht werden, der zu dieser Initiative der deutschen Handelswelt den ersten Antrieb gab, und dessen rast- und selbstloses Mühen viel zum späteren Umschwung der deutschen Zollverhältnisse beitrug: Friedrich List bildete im Jahre 1819 den deutschen Handels- und Gewerbeverein in Frankfurt a./M., aus welchem sich späterhin der über Bayern, Württemberg, Sachsen, Hessen und Nassau verbreitete Handelsverein entwickelte, an dessen Sitz zu Nürnberg ein unter Lists Redaktion stehendes „Organ für den deutschen Handels- und Gewerbestand" herausgegeben wurde.

List agitierte vor allem für eine Zolleinigung Deutschlands auf der Basis von Schutzzöllen auf Fabrikate, während er die Rohstoffe (also auch das wichtigste derselben, das Getreide) frei eingehen lassen wollte. Auf die

Irrtümer, welche sein System mit sich schleppte, näher einzugehen, ist hier nicht der geeignete Platz. Nach ihm sollten die Schutzzölle nur als Übergangsmittel für die Umwandlung des Agrar- in den Industriestaat dienen; Erziehungszölle, welche nach vollendeter Erstarkung der Industrie dem Freihandel den Platz zu räumen hätten. Hierin lag freilich sein Hauptirrtum, denn die Erfahrung hat fast überall gelehrt, daß dieser Zeitpunkt, nach der Auffassung der Interessenten, niemals eintritt und ihre mit ihrer Prosperität wachsende Macht, die Begehrlichkeit nach Privilegien sogar steigert. Sei dem wie ihm wolle, Lists zähe Beharrlichkeit allen Hindernissen, aller Nichtachtung, allen Verfolgungen gegenüber, zeigt uns das Bild eines ganzen, auf eignen Füßen stehenden, nichts fürchtenden Mannes.

Die Aussichten, ein sich über ganz Deutschland zu erstreckendes Zollsystem zu schaffen, waren trostlos. Österreich beharrte auf seinem Prohibitivtarif, und Bayern, welches kurz vorher eine eigene Zollordnung eingeführt hatte, wollte von dieser ebensowenig abstehen; dennoch einigten sich die süddeutschen und verschiedene norddeutsche Kleinstaaten zu einem ziemlich freisinnigen Programme, welches als Basis für den Abschluß eines bindenden Vertrages dienen sollte. Zu diesem Behufe wurde im September 1820 eine Konferenz jener Staaten in Darmstadt eröffnet, bei welcher sich aber so erhebliche Differenzen kundgaben, daß keine Einigung zu erzielen war. Während einige der Staaten für geringe Zölle eintraten, verlangten Bayern und Württemberg die Einführung eines hohen Schutzzollsystems. Die Verhandlungen zogen sich lange hin, bis die Konferenz endlich im Jahre 1823 resultatlos auseinander gehen mußte. Zwischen Bayern und Württemberg wurde jedoch eine gemeinschaftliche Zollinie vereinbart, welcher sich die Hohenzollerischen Fürstentümer anschlossen.

Berücksichtigt man die damalige geographische Lage Preußens, welches zwischen den Nord-, Mittel- und Südstaaten eine lange Barrière bildete, die dem Verkehr hindernd

entgegen strebte, so war es klar, daß sich die umliegenden Staaten beengt und bedrückt fühlen mußten. Besonders litt Sachsen unter diesem Hindernis, und namentlich von dort aus wurde die Idee eines Gegenbundes gefördert, welche denn auch großen Anklang fand, und sich im Jahre 1828 zwischen Sachsen, Hannover, Braunschweig, Nassau und anderen Kleinstaaten, einschließlich Frankfurt a./M. und Bremen verwirklichte. Dieser Bund sollte einstweilen bis zum Jahre 1834, dem Zeitpunkte, wo ein zwischen Preußen und Darmstadt inzwischen geschlossener Vertrag ablief, dauern: Getreide und gewisse andere Rohstoffe sollten von einem zum andern Staate frei eingehen, während die übrigen Eingangsabgaben und Accisen wie bisher bestehen blieben, dabei aber jedem Staate das Recht verbleiben sollte, Handelsverträge, welche mit dem neuen Vereinsvertrage nicht im Widerspruche ständen, abzuschließen.

Diese durch die verschiedenen Verträge entstandene Dreiteilung der Zollpolitik befriedigte keinen der beteiligten Staaten. Preußen strebte zwar nach wie vor, einen Verband über ganz Deutschland herzustellen, aber die kompakte Lage seiner östlichen Besitzungen und die immerhin beträchtliche Ausdehnung der westlichen, ferner seine verhältnismäßig große und gewerbreiche Bevölkerung, gestatteten seiner Regierung eine abwartende Haltung zu beobachten, während Sachsen und die beiden süddeutschen Hauptstaaten stark unter der Abschließung litten. Es dauerte denn auch nicht lange, so näherten sich Bayern und Württemberg mit Vorschlägen zu einem Beitritt zum Preußisch-Darmstädtischen Vertrage. Diese führten zu einem Handelsvertrage, der bereits die Keime eines künftigen wirklichen Zollverbandes in sich barg. Vom 1. Januar 1830 ab trat zwischen den beteiligten Staaten, für alle inländischen Erzeugnisse der Natur, der Kunst und des Gewerbefleißes der freie Verkehr, neben der Verpflichtung ihre Zollsysteme mehr und mehr in Übereinstimmung zu bringen, ein. Für die transitierenden Güter zwischen den Vertragsstaaten wurden die Durchgangszölle aufgehoben, und für alle Wege-

abgaben auf die Dauer von 12 Jahren ein Maximum festgesetzt.

Ich übergehe die einzelnen Phasen der sich weiter abspielenden Verhandlungen, welche aus der unhaltbaren Lage des mitteldeutschen Vereins entsprangen. Derselbe suchte sich Preußen mehrfach zu nähern, wurde aber zurückgewiesen, indem sich dies zwar zu Verhandlungen mit den einzelnen Staaten, aber nicht mit dem Vereine als Ganzes bereit erklärte. Alle Versuche des letzteren, einen gemeinschaftlichen Tarif zu vereinbaren, blieben hingegen fruchtlos, bis ihn ein ganz unvorhergesehenes Ereignis plötzlich auflöste.

In Kurhessen war nämlich eine tiefgehende politische Bewegung gegen die Regierung ausgebrochen, die sich auch gegen das Zollwesen erhob. Der Ertrag der Zölle erreichte infolge der verhältnismäßig weit zu überwachenden Grenze kaum die Erhebungskosten. Gleichzeitig blühte ein ausgedehnter Schmuggelhandel, welcher zu förmlichen Gefechten zwischen den Schmugglern und den Zollbeamten ausartete. Der Zustand ward so unhaltbar, daß sich der widerwillige Kurfürst endlich zu einem Vertrage mit Preußen und Darmstadt, ungefähr auf der Basis des zwischen den letzteren bestehenden, entschließen mußte. Dies war ein enormer Gewinn für Preußen, denn die Verbindung zwischen seinen östlichen und westlichen Provinzen war hierdurch mit einemmale hergestellt, während die der Staaten des mitteldeutschen Vereines unterbrochen wurde.

In Sachsen bekämpften sich zwei verschiedene Strömungen: Die Industrie forderte den Anschluß an Preußen; die Leipziger Kaufleute hingegen wollten ihn nur unter der Bedingung einer Zollherabsetzung, der Aufhebung des Meßrabatts für die preußischen Meßplätze und der Bewilligung laufender Konten an die Leipziger Großhändler zugestehen. In Preußen hingegen fürchteten sich die Fabrikanten vor der sächsischen Konkurrenz und verlangten Schutzzölle gegen dieselbe. Nach verschiedenen im Jahre 1832 angestellten Versuchen sich zu verständigen, stockten die Verhandlungen.

Die weiter oben erwähnten Bestrebungen, den Vertrag Preußens mit den beiden großen süddeutschen Staaten zu einem Zollverbande zu erweitern, begegneten, als es zu eingehenderen Verhandlungen gekommen war, bedeutenden, von beiden Teilen ausgehenden Widerständen, denn einerseits forderte Preußen einen erhöhten Anteil bei der Verteilung der Eingangsabgaben, sodann Übergangszölle für Wein, Branntwein und Tabak, außerdem aber das Recht, selbständig Handelsverträge mit anderen Staaten abschließen zu können; die süddeutschen Staaten hingegen verlangten die Herabsetzung der Tarife auf Baumwollenwaren und Zucker, sowie eine Ermäßigung der bestehenden Transitabgaben. Die an und für sich geringe Aussicht auf eine Einigung wurde außerdem durch mehrfache von den andern Regierungen angezettelte Intriguen getrübt, bis die Initiative des für die Zolleinigung begeisterten Königs Ludwig von Bayern den Ausschlag gab. Derselbe sandte einen besonderen Bevollmächtigten nach Berlin, worauf Preußen in den meisten streitigen Punkten nachgab, so daß am 22. März 1833 ein Vertrag unterzeichnet werden konnte.

Noch immer waren jedoch nicht alle Schwierigkeiten gehoben; neue Verhandlungen zogen sich bis gegen das Ende des Jahres hin, ehe die Ratifikationsurkunden ausgewechselt werden konnten. Auch Sachsen einigte sich in demselben Jahre mit Preußen, welches ihm hinsichtlich des Meßprivilegiums einige Konzessionen zugestanden hatte, und nach verschiedenen Verhandlungen traten die thüringischen Fürstentümer dem Vereine gleichfalls bei. Die Neujahrsnacht von 1834 brachte dem größten Teile Deutschlands endlich den freien Verkehr im Innern. Auf allen Landstraßen Mitteldeutschlands hielten an den alten Zollgrenzen lange Reihen beladener Frachtwagen, und zogen mit dem letzten Glockenschlage des alten Jahres, von jubelnden Volkshaufen begleitet, über die frei gewordenen Grenzen. Ausgeschlossen waren nur noch (abgesehen von Österreich) Hannover, Oldenburg, Braunschweig, die beiden Mecklenburg, Baden, Nassau, die vier freien Städte, Luxem-

burg, Holstein und Lauenburg; allerdings ein immer noch ausgedehnter Komplex, der sich jedoch gegen jenen großen Staatenverband als unbedeutend und machtlos erwies. Der Vertrag wurde vorab auf zwölf Jahre mit zweijährig vorauszugehender Kündigung geschlossen. Erfolgte diese nicht, so sollte er auf zwölf nachfolgende Jahre weiter gelten.

In politischer Beziehung übte der Verband einen großen Einfluß auf das In- und Ausland aus. Einen so großen Teil Deutschlands als geschlossenes Handelsgebiet vereinigt zu sehen, erregte die Eifersucht und auch wohl den Argwohn Frankreichs und Englands; des ersteren wegen seiner politischen Lage, denn seit Louis Philipps Thronbesteigung hatte das Land wiederum die revolutionäre Bahn betreten und seine alten Rheingelüste waren aufs neue erwacht; England hingegen sah sich durch den wachsenden Einfluß des schutzzöllnerischen Süddeutschlands in seinen Handelsinteressen bedroht; aber einen direkten Eingriff konnten beide Länder, schon wegen ihrer von einander abweichenden Interessen, nicht wagen. Auch Österreich war durch das Zusammengehen der süddeutschen Hauptstaaten mit Preußen empfindlich berührt und mußte eine Verminderung seines bisher übermächtigen Einflusses auf den Bund befürchten. Daß diese Furcht in der That bestand, zeigte sich bald genug, als Hannover, von Österreich unterstützt, beim Bundestage einen Artikel der Bundesakte gegen das rechtmäßige Bestehen des neugebildeten Zollvereins ins Feld führte, ohne jedoch hiermit durchdringen zu können.

Ich übergehe die Einzelheiten, welche sich bei den Verhandlungen mit Baden, Nassau und Frankfurt abspielten. Es kostete Schwierigkeiten, diese Staaten zum Beitritt zu bewegen, der jedoch dennoch im Januar 1836 erfolgte. Der Verband umfaßte nunmehr ein gut abgerundetes Gebiet von 8253 Quadratmeilen mit einer 25 Millionen starken Bevölkerung. Man begann alsbald mit dem Ausbau der inneren Verhältnisse, indem man die Tarife revidierte, eine Zollordnung herstellte und späterhin, im Jahre 1845 eine Münzkonvention schloß. Preußen

fand sich jedoch bei der Verteilung der Einnahmen benachteiligt und forderte deshalb als Bedingung für die Erneuerung des Vertrages weitergehende Zugeständnisse, die denn auch im Mai 1841 nach langen Kämpfen bewilligt wurden.

Nach dem Zerfall des mitteldeutschen Vereins kam ein unter dem Namen „Steuerverein" bestehender Verband zwischen Braunschweig, Hannover, Oldenburg und Schaumburg-Lippe zustande, aus welchem jedoch Braunschweig schon im Jahre 1842 wieder austrat, um sich dem Zollverbande anzuschließen. Hierauf folgte Luxemburg. Innerhalb des Verbandes selbst herrschten immer noch Differenzen in betreff der Tariffragen, denn während sich die Norddeutschen Staaten mehr zum Freihandel oder eigentlich zu einem gemäßigten Schutzzollsysteme neigten, erstarkte im Süden und am preußischen Rhein die Schutzzollpartei mehr und mehr. Die süddeutschen Textilfabriken, deren Absatzgebiet durch das Zustandekommen des Zollverbandes sehr erweitert worden war, fürchteten die englische, elsässische und schweizerische Konkurrenz; am Rhein und in Westfalen begann die Eisenindustrie an Bedeutung zu gewinnen, aber eine weit größere Gefahr für den Bestand des Verbandes ging von Österreich aus, welches, kaum aus den Verlegenheiten des Jahres 1848 mit russischer Hilfe herausgerissen, sehr dreiste Forderungen bezüglich einer Zolleinigung mit Deutschland stellte. Sein zerrüttetes Finanzsystem und die Furcht vor einem Wiederausbruch der ungarischen und italienischen Erhebungen trugen eben soviel zu diesem Vorgehen bei, wie sein Bestreben, Preußens Einfluß innerhalb Deutschlands zu schwächen und den seinigen durch einen noch engeren Anschluß an den Bund zu heben. Eine Zolleinigung wäre für diese beiden Zwecke das wirksamste Mittel gewesen, und es fehlte in Süddeutschland keineswegs an Begeisterung für dies Projekt, denn die dortigen Hochschutzzöllner erblickten in demselben die Wahrscheinlichkeit einer wesentlichen Erhöhung der Tarife, sowie einer Erweiterung ihres Absatzgebietes. Indessen sollte es dahin nicht kommen; zwar wurden die Grenzstaaten Preußen,

Bayern und Sachsen mit der Führung solcher Verhandlungen beauftragt, wobei es dann aber auch, ohne daß ernste Schritte zur Verwirklichung des Projektes gethan worden wären, verblieb.

Der nicht unmöglichen Gefahr einer Auflösung des Verbandes in die Augen sehend, hatte Preußen inzwischen eine Annäherung an die demselben noch nicht beigetretenen Staaten des Steuervereins versucht. Es gelang ihm, trotz mannigfacher Hindernisse, am 7. September 1851 eine ganz im Geheimen geführte Abmachung betreffs Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverbande zu schließen: Ermäßigungen bei einzelnen Finanzzöllen sollten eintreten, Hannover nahm die preußischen indirekten Steuern für Wein, Tabak und Bier an, wohingegen es ein bedeutendes Praezipium bei der Verteilung der Zölle und der Rübensteuer, nebst anderen Zugeständnissen als Gegenleistung erhielt. Sehr kurze Zeit darauf traten Schaumburg-Lippe und Oldenburg dem Vertrage mit Preußen bei, welches hierauf eine Einladung zum Beitritt an die übrigen Zollvereinsstaaten erließ, um den Bestand desselben zu sichern.

Dies wurde durch eine Operation Österreichs zu durchkreuzen versucht. Österreich hatte für sein Gebiet einen neuen liberaleren Zolltarif, der das bisherige Prohibitivsystem aufgab, erlassen und lud nunmehr die deutschen Regierungen zu Besprechungen behufs Gründung eines Zoll- und Handelsvertrages ein. Preußen, welches die Gefahr einer Spaltung wohl im Auge behielt, weigerte sich dem beizutreten, ehe nicht die Fortführung des Zollverbandes vollständig gesichert sei; es gab aber insofern nach, als es in eine direkte Verhandlung mit Österreich trat und mit ihm im Jahre 1853 einen Handels- und Zollvertrag, welcher für beide Teile wesentliche Erleichterungen enthielt, auf sechs Jahre schloß. Innerhalb dieser Zeit sollten Unterhandlungen stattfinden, die entweder zu einer wirklichen Zolleinigung oder doch zu weiteren Erleichterungen führen sollten.

Da nunmehr dem Weiterbestehen des Zollvereins nichts mehr im Wege stand, so wurde derselbe bis zum Ende des Jahres 1865 aufs neue geschlossen. Mit dem Zuwachs vom Steuerverein umfaßte er nunmehr ein Gebiet von 9046 Quadratmeilen mit etwa 33 Millionen Einwohnern.

Inzwischen hatte England in der Mitte der vierziger Jahre sein altes Prohibitivsystem aufgegeben und den Übergang zum Freihandel angebahnt. Unter diesen Umständen war ihm eine Erweiterung seines Handels sehr wünschenswert, und es bemühte sich Propaganda für die Anbahnung eines gleichen Systems auf dem Kontinente zu machen. Durch den Krimkrieg hatten sich England und Frankreich einander sehr genähert; die gegenseitigen Vorurteile waren durch ihre Waffengemeinschaft bedeutend gemildert worden, und wenn auch in Frankreich eine große Vorliebe für den Schutz der nationalen Arbeit herrschte, und die Fabrikanten sehr eifrig gegen einen Zollvertrag agitierten, so war doch die damals auf dem Zenith ihres Einflusses stehende Napoleonische Regierung aus politischen sowohl, wie aus ökonomischen Gründen zu einer Änderung des Hochschutzzollsystems fest entschlossen. Bei den französischen Zuständen jener Zeit hatte Louis Napoleon aber die Mittel in der Hand, seinen Willen durchzusetzen. Am 23. Januar 1860 wurde ein Handelsvertrag zwischen den beiden westlichen Mächten geschlossen. Frankreich ermäßigte England gegenüber viele seiner Zölle; England desgleichen.

Bei dieser Gelegenheit wurde jener Paragraph eingeschaltet, welcher in der späteren Schutzzollbewegung so vielen Staub aufwirbelte, und der bis heute noch heftig angegriffen wird: jeder der kontrahierenden Teile verpflichtete sich nämlich, dem andern eine jede Begünstigung oder Ermäßigung des Tarifs zuzugestehen, welche einer dritten Macht von ihm zugestanden würde. Durch diesen Paragraphen eröffnete sich den kontrahierenden Ländern das weite britische Kolonialgebiet, da er denselben den Wareneingang



in die Kolonien unter den gleichen Bedingungen, wie dem Mutterlande gestattete. Deutschland hat hieraus einen großen Nutzen gezogen, und direkt sowie indirekt viele seiner Fabrikate nach denselben versandt. Die späterhin betriebene Agitation gegen diesen Paragraphen wurde künstlich angeregt, um das Publikum irre zu führen.

Frankreich stellte nunmehr an Preußen das Verlangen nach einem Handelsvertrage; Preußen und einige der Vereinsstaaten zeigten sich sehr geneigt. Die darauf bezüglichen Verhandlungen dauerten vom Januar 1861 bis zum März 1862, wo die Paragraphierung erfolgte und sofort den andern Staaten mitgeteilt wurde. Der Vertrag wurde von der preußischen Landesvertretung im August desselben Jahres genehmigt und sofort von den beiden Mächten unterzeichnet. Nunmehr trat aber die ernsteste Krise, welcher der Zollverband je unterworfen gewesen war, ein: Die österreichische Regierung glaubte sich durch den Vertrag benachteiligt, und betrachtete ihn als eine Hintenansetzung ihres älteren Vertrages mit Preußen. Hierauf fußend, verlangte sie eine vollständige Zolleinigung mit dem Zollverbande.

Das alte Spiel wiederholte sich, diesmal aber gefahrbringender als zuvor, denn eine Zeitlang schien es, als ob nunmehr die gefürchtete Spaltung wirklich eintreten solle. Da der Wiedererneuerungstermin des Verbandes nahe bevorstand, beantragten die süddeutschen Staaten und Hannover, daß der Verband mit Österreich in Verhandlungen treten solle. Hierauf einzugehen, weigerte sich Preußen; der Zollvereinsvertrag solle zuerst erneuert und eine Einigung über den künftigen Tarif erzielt worden sein, ehe man mit Österreich verhandle Um den französischen Vertrag zur Geltung zu bringen, mußten aber vorerst die Zollvereinsverträge gekündigt werden. Im Februar 1864 wurden die inzwischen vertagten Verhandlungen aufs neue, aber ohne Erfolg aufgenommen. Unter diesen Umständen war nicht weiter zu zögern: eine Rekonstruktion des Zollverbandes auf der Basis des französischen Handelsvertrages mußte

geschaffen werden, und um diese zu bewirken, schlossen Preußen, Sachsen, Baden, Kurhessen, der Thüringische Verein, Braunschweig und Frankfurt einen neuen, auf die Dauer von 12 Jahren festgestellten, vom 1. Januar 1866 ab gültigen Vertrag, zu welchem sie den übrigen bisherigen Zollvereinsstaaten den Beitritt bis zum 1. Oktober 1864 offen hielten. Das bisherige Verhältnis zu Österreich sollte durch Verhandlungen mit demselben erhalten und womöglich, weiter ausgebildet werden.

Die Aufregung über die bevorstehende Spaltung war über ganz Deutschland verbreitet und äußerte sich in Süddeutschland in sehr gehässiger Weise, während man in Norddeutschland den kommenden Eventualitäten ruhiger entgegensah. In Süddeutschland spielten bei der Opposition gegen Preußen verschiedene Faktoren eine gewichtige Rolle; einmal war die Anhänglichkeit an Österreich, wie sich diese denn auch späterhin bethätigen sollte, sehr groß, und dabei der Haß gegen Preußen nicht minder. Sodann aber war Süddeutschland damals der Hauptsitz der Schutzzöllner, denen der mit Frankreich vereinbarte Tarif sehr unbequem wurde, da sie voraussahen, daß dieser sich auch auf das gefürchtete England ausdehnen werde; denn daß mit diesem gleichfalls ein Handelsvertrag auf der Basis der meistbegünstigten Nationen in naher Aussicht stand, war zweifellos geworden. Außerdem befand sich Deutschland damals in einem moralischen Aufruhr gegen Preußen, welches im eigenen Staate einen argen politischen Konflikt ausfocht. Das rigorose Verfahren der Bismarckschen Regierung gegen die Kammer hatte im Volke eine Erbitterung wachgerufen, welche weit über die preußischen Grenzen hinausgehend, ganz Deutschland erfüllte. Dabei spitzten sich die politischen Gegensätze zwischen den beiden Hauptmächten mehr und mehr zu; der Bestand des Deutschen Bundes in seiner damaligen Verfassung war, das sah jeder ein, unmöglich; aber wie er sich lösen, in welcher Weise er sich umgestalten könne, ohne alle deutschen Staaten in ihren Grundfesten zu erschüttern, ob ihnen allen die bisher ausgeübte Macht weiter zu ge-

währen sei, blieb nur für diejenigen nicht rätselhaft, welche eine Revolution, gleichviel von oben oder unten, voraussahen: Und dieser gab es sehr wenige! In Süddeutschland neigte man zu Wien; in Norddeutschland, trotz des Widerwillens gegen Preußen, zu Berlin. In Süddeutschland, namentlich in Schwaben, träumten die Demokraten von einer südwestdeutschen Republik, d. h. einem Anschluß an die Schweiz und agitierten mehr oder minder offen in diesem Sinne; aber trotz der hoch gehenden Wogen trat allmählich die Besonnenheit in ihr Recht. Die Vernünftigen im Volke fingen an zu begreifen, daß ein Zollverband zwischen den secedierenden Bundesmitgliedern kein Ersatz für den bisherigen sei, und drängten in ihre Regierungen, den alten Verband, sei es mit oder ohne Österreich, zu erhalten. Letzteres geschah, denn bereits im Jahre 1864 traten Hannover und Oldenburg dem Verband wieder bei; von allen secedierenden Staaten wären sie, von Preußen umklammert, die machtlosesten geworden. Die übrigen noch außenstehenden, von Bayern und Württemberg geführten Staaten, erklärten im Oktober sodann gleichfalls ihren Beitritt. Mit Österreich wurde im Dezember verhandelt und im April 1865 ein Vertrag vereinbart, durch welchen die bisherigen differenziellen Zollbegünstigungen fortfielen und den Vertragsstaaten nur die Rechte der meistbegünstigten Nationen eingeräumt wurden. In demselben Jahre wurden mit Belgien, Großbritannien und Italien gleichfalls Handelsverträge auf derselben Basis vereinbart.

Der im Jahre 1866 ausbrechende Krieg stellte zwar die künftige Gestaltung Deutschlands ganz und gar in Frage, aber so heftig auch die Strömungen aufeinanderplatzten, so trat doch während des Krieges eine allgemeine Störung des Verkehrs nicht ein. Die Zollschranken waren und blieben gefallen. Wie es bei einem anderen Ausgang des Krieges gekommen wäre, bleibt zwar eine offene Frage, aber der Zollverband war beim größten Teil des Volkes derartig zu Fleisch und Blut geworden, daß selbst dann ein ähnlicher allgemeiner deutscher Bund unvermeidlich geworden wäre.

Die preußischen Kriegserfolge brachten den Norddeutschen Bund zustande, und am 8. Juli 1867 wurde mit den außerhalb desselben liegenden Staaten ein Vertrag wegen der Fortdauer des Zoll- und Handelsvertrages abgeschlossen, welcher jedoch die frühere Verfassung gänzlich änderte, indem nunmehr die Einstimmigkeit der Beschlüsse, welche im alten Bunde als Bedingung galt, der Mehrheit den Platz räumte, und dem neuen hierdurch eine größere und leichtere Beweglichkeit in sich selber, gleichzeitig aber eine größere Stabilität gewährt wurde. Der Bundesrat hatte fortan in Gemeinschaft mit einem Zollparlament die Beschlüsse zu fassen. Der Vertrag sollte bis zum Jahre 1877 dauern. Mecklenburg, Lauenburg und die drei Hansestädte blieben vorab davon ausgeschlossen. Lübeck trat bald zu ihm über; Mecklenburg, welches einen Separatvertrag mit Frankreich vereinbart hatte, mußte denselben vor seinem im Jahre 1868 erfolgten Eintritt lösen. Schleswig und Holstein waren gleich nach dem Friedensschlusse aufgenommen worden, und Lauenburg folgte. Das Verhältnis zu Österreich wurde im selben Jahre wiederum neu geregelt. Durch den Krieg von 1870 wurde mit der Schaffung des deutschen Reiches der Bund über ganz Deutschland ausgedehnt, nur Hamburg und Bremen blieben als Freihäfen vorab davon ausgeschlossen.

Inzwischen machte, trotz der großen Geschäftskrise, welche die Verhältnisse arg erschütterte, und auf welche ich später zurückkommen werde, der Freihandel in Deutschland weitere Fortschritte. Im Juni des Krisenjahres 1873 legte die Regierung dem Reichstage den in handelsfreiheitlicher Richtung weitgehendsten Abänderungsentwurf des Tarifs vor. Der Zoll auf Eisenfabrikate und Maschinen sollte teils abgeschafft, teils bedeutend ermäßigt werden, desgleichen der auf andere Fabrikate und Rohprodukte. Die Motive der Regierung wiesen auf die enorme Vermehrung der Produktion und des Verbrauches hin, die sich beide mit jeder Herabsetzung der Zölle erweitert hatten; ferner auf die Erweiterung der Ausfuhr, die als Beweis gelten könne, daß ein Schutz

unnötig geworden sei. Auch die Nachteile, welchen die Landwirtschaft durch die Belastung der Eisen- und Maschinenzölle unterworfen seien, wurden hervorgehoben.

Ganz nach der Absicht der Regierung ging jedoch der Entwurf nicht durch, sondern er mußte einstweilen wesentlich, obgleich noch immer unter bedeutenden Zollreduktionen, modifiziert werden, doch wurde dem Freihandel die bedeutende Konzession gemacht, daß die so abgeänderten Zollsätze nur bis zum 1. Januar 1877 gelten sollten; nach dieser Zeit hätten die von der Regierung vorgeschlagenen Zollbefreiungen einzutreten. Diese Verhandlungen waren zwar ein Sieg für die Freihandelspartei, aber die Opposition gegen dieselbe hatte sich doch unverkennbar vermehrt, und es waren ihr Elemente beigetreten, welche vorher einen jeden Ruf nach Schutz gemißbilligt hatten.

Woher kam dieser plötzliche Umschwung der öffentlichen Meinung, die bisher freihändlerisch gewesen war?

Gehen wir der Sache ganz auf den Grund, so läßt sich nicht verkennen, daß die freihändlerische Richtung, wie es sich bereits in den Kämpfen um den Zollverband gezeigt hatte, wesentlich von den norddeutschen, namentlich den preußischen Regierungsmännern ausging, die die Lehren Adam Smiths in sich aufgenommen und ihnen treu geblieben waren. Die glänzenden Erfolge der Wiederbelebung des nationalen Gefühls nach den Niederlagen von 1806 waren das Produkt jener Richtung, welche die Menschen aus der leiblichen und geistigen Knechtschaft zur Selbständigkeit führte und der Individualität eine freie Entfaltung gestattete. Wie bereits vorher geschildert, schritt der Übergang vom Agrar- zum Industriestaat bis zur Revolution von 1848 nur langsam vor sich, und bis dahin hatte das Deutsche, vornehmlich das Norddeutsche Volk, wenig Gelegenheit gefunden, sich an öffentlichen Dingen zu beteiligen und sein Urteil durch die politische Reibung zu schärfen. Man folgte vielmehr in handelspolitischer Beziehung ohne großes Nachdenken der Regierung, und da der Zollverband, soweit er sich damals erstreckte, auf Handel,

Industrie und Landwirtschaft günstig eingewirkt hatte, so herrschte in wirtschaftlicher Beziehung bis zum Eintritt jener Umwälzung unter den Beteiligten ein ziemlich ungestörter Optimismus. Zeigten sich am Rhein wohl hier und da stärkere schutzzöllnerische Gelüste, so gingen sie doch in dem Drange nach erweiterten politischen Rechten einstweilen unbeachtet vorüber; jedenfalls fehlte ihnen das Organ, sich weithin bemerkbar zu machen. Im übrigen blieb das Volk für wirtschaftliche Fragen ziemlich unzugänglich, und diese mit Unwissenheit gepaarte Gleichgültigkeit zeigt sich bis auf den heutigen Tag, namentlich bei dem gebildeten, nicht durch Sonderinteressen direkt berührten Teile der Nation. Das oftwiederholte Zugeständnis „von wirtschaftlichen Dingen nichts zu verstehen", hört man von gebildeten und selbst gelehrten Leuten nirgends häufiger als im „Lande der Denker". Ursprünglich waren die deutschen, namentlich die altpreußischen Landwirte freihändlerisch, und da der preußische Großgrundbesitz einen weittragenden Einfluß auf alle politischen Wandlungen ausübte, so war die in jenen Kreisen herrschende Anschauung in solchen Fragen ausschlaggebend. In den norddeutschen, vornehmlich den östlichen, Provinzen gab es einen bedeutenden Getreideexport. Die technischen Industrien der Landwirtschaft, wie z. B. die Spiritusfabrikation, führten gleichfalls viele ihrer Produkte aus, und die Zuckerfabrikanten fingen an zu exportieren. Andererseits verlangte die Landwirtschaft eine billige Einfuhr der von ihr benötigten Maschinen, welche hauptsächlich von England und Amerika importiert wurden, und beklagte sich über die Höhe der Eisenzölle, welche ihre Betriebe belasteten. Jede Ermäßigung dieser Zölle wurde daher freudig von ihr begrüßt.

Die Zeiten hatten sich jedoch geändert: Die amerikanische Getreide-Ausfuhr begann sich geltend zu machen und die deutsche zu beängstigen. Die Zunahme der Bevölkerung, sowie der durch die Eisenbahnen erleichterte Inlandsverkehr verschob die Interessen der Landwirtschaft, indem die deutsche Getreideproduktion nicht mehr für den Bedarf ausreichte, und große Einfuhrmengen zur Ernährung des

Volkes benötigt wurden; hatte auch der deutsche Getreideexport nicht aufgehört, so spielte er doch bei weitem nicht mehr die frühere gewichtige Rolle. Die englischen Mühlen richteten sich mehr und mehr auf die Ausmahlung amerikanischen Weizens ein; die deutsche Ausfuhr dahin wurde fortdauernd schwieriger. Andererseits war Frankreich seit seiner Niederlage vom Freihandel zur Schutzzollpolitik umgekehrt; in Italien, dem Lande, welches, bei seinem gänzlichen Mangel an Brennmaterial und dem Überfluß an Häfen, naturgemäß auf den Freihandel angewiesen wäre, gewann die Schutzzollpartei die Überhand. Unter den deutschen Landwirten, deren materielle Lage sich durch mannigfache Ursachen, die aber von der Zollpolitik unabhängig waren, ungünstig gestaltete, nahm nunmehr die Agitation nach Getreidezöllen einen größeren Umfang an, und die industriellen Schutzzöllner, deren Zahl durch die Annektierung Elsaß-Lothringens bedeutend zugenommen hatte, wühlten für ihre eigenen Zwecke nicht minder stark.

Alle diese Bewegungen wären jedoch vergeblich gewesen, wenn sich die industriellen Zustände, infolge der gewerblichen Krise, nicht mehr und mehr verschlimmert hätten, und obwohl sich diese über alle Länder diesseits und jenseits des atlantischen Meeres, gleichviel welches Zollsystem bei ihnen herrschen mochte, erstreckte, so beeinflußte die aus den obwaltenden Zuständen hervorgegangene Not doch die Stimmung mächtig zu Gunsten der Schutzzölle.

Wie bereits früher bemerkt, sollte die Zollfreiheit für Eisenfabrikate am 1. Januar 1877 in Kraft treten. Gegen die Ausführung dieses Gesetzes richtete sich die Agitation der Eisenindustriellen, welche sich an die Spitze der Schutzzollbewegung gestellt hatten und von einer nicht unbeträchtlichen Zahl der Parlamentsmitglieder unterstützt wurden. Dennoch fiel ein Antrag Windhorsts auf Verschiebung des Termins, jedoch nur mit einer schwachen Majorität. Die Eisenzölle wurden aufgehoben, und auch ein Antrag Löwes auf ihre Wiedereinführung wurde zurückgewiesen.

Einer weitgehenden Abänderung des bestehenden Zolltarifes standen übrigens einstweilen die Handelsverträge im Wege, und wenn sich auch die Agitation heftig gegen dieselben und namentlich gegen die Klausel der meistbegünstigten Nationen richtete, so bewies doch eine vom deutschen Handelstag ausgegangene Enquete, daß die übergroße Mehrzahl der Handelskammern für die Beibehaltung der Verträge und gegen das Verlassen der bisherigen Zollpolitik war; jedoch wurde selbst hier von manchen Seiten die Notwendigkeit der Reziprozität als die Grundlage der freien Handelspolitik betont.

Der Reichskanzler hatte sich bislang mit der herrschenden Zollpolitik identifiziert, doch wies er bei Gelegenheit einer Interpellation Eugen Richters den Gedanken, Retorsionszölle als vorübergehendes Kampfmittel gegen Staaten einzuführen, welche durch ihre Zollpolitik die deutsche Industrie schädigten, nicht ganz zurück.

Als ein äußeres Zeichen für den Sieg des Schutzzollsystems galt der am 31. Mai 1876 erfolgte Rücktritt des Ministers Delbrück, dessen Person als der Träger freihändlerischer Ideen der stetige Zielpunkt der schutzzöllnerischen Angriffe gewesen war. Auch Philippsborn, welcher als Leiter der Handelsabteilung im Auswärtigen Ministerium bei den Verhandlungen über die Handelsverträge eine hervorragende Rolle gespielt hatte, wurde aus dieser Stellung entfernt und zum Gesandten ernannt, und Otto Michaelis, der frühere Zeitungsredakteur und bewährte Volkswirt, der eine hohe Stellung im Reichsamt des Innern erhalten hatte, blieb zwar im Amte, wurde aber als Vorsitzender des Reichsinvalidenfonds kaltgestellt. In der That waren alle diese Helfer dem Fürsten, der nunmehr anfing, sich mit der Handelspolitik selbständig zu beschäftigen, unbequem geworden.

Zu dem Geschrei, welches den Niedergang der Industrie und die Not der Landwirtschaft begleitete, gesellte sich noch eine andern Klage, die von den Regierungen der Einzelstaaten und ihren Bewohnern ausging: die Höhe der

Matrikularbeiträge nämlich, welche durch die Erhebung direkter Abgaben die Steuerkraft der Eingesessenen zwar nicht mehr, aber doch merklicher in Anspruch nahm, als Zölle es gethan haben würden. Zweifellos sind Zölle ein bequemeres Mittel Geld zu erheben, als direkte Steuern; aber nur ein klarsehendes, praktisch gebildetes Volk begreift den Nachteil der Schutzzölle, welche, indem sie die fiskalischen Kassen füllen, gleichzeitig infolge ihres Einflusses auf die Warenpreise die Taschen der Steuerzahler zu Gunsten einiger privilegierter Kreise leeren.

Der vollständige Sieg des Schutzzollsystems zeigte sich am 15. Dezember 1878, als der Reichskanzler ein Schreiben an den Bundesrat erließ, in welchem er die Ziele seiner künftigen Zollpolitik darlegte. Er betonte darin namentlich den Druck, welchen die direkte Steuerlast auf den Mittelstand ausübe; er versichert, daß mit der Übertragung auf die indirekten Steuern nicht eine Erhöhung der Gesamtsteuerlast bezweckt werden solle. Jede Steigerung der indirekten Einnahmen des Reichs müsse vielmehr die notwendige Folge haben, daß von den direkten oder indirekten Steuern, deren Erhebung von Staatswegen etwa aus besonderen Gründen nicht mehr wünschenswert erscheine, soviel erlassen oder an die Kommunalverbände überwiesen werde, als für die Deckung der gesetzlich festgesetzten Staatsausgaben entbehrlich erscheine. Man müsse aber nicht nur einzelne Artikel, die sich besonders dazu eigneten, mit höheren Zöllen belegen, sondern zu dem alten Prinzipe zurückkehren, alle über die Grenze gehenden Gegenstände zollpflichtig zu machen.

Nur diejenigen der Industrie unentbehrlichen Rohstoffe, die im Inlande nicht produziert werden könnten (wie z. B. die Baumwolle), seien von dieser Regel auszunehmen. Die Grundlage der Zölle müsse im Wert der Waren liegen, und nach diesem sollten die Tarife abgestuft werden. Im Jahre 1878 habe der abgeschätzte Wert der eingeführten Waren 3871 Millionen Mark betragen, wovon auf die bisher zollfrei eingegangenen Artikel 2853 Millionen fielen. Wenn man die oben erwähnte Kategorie unentbehrlicher Rohstoffe

ferner auch zollfrei zuließe, so bliebe immerhin der Wert von noch etwa 1400 Millionen Mark künftig zu verzollender Waren übrig, die, wenn sie auch nur mit 5 % desselben belastet würden, die Einnahme um 70 Millionen Mark vermehrten. Er geht sodann auf den Mangel an Reziprozität ein, um selbst bei der Annahme der Richtigkeit des Freihandelsystems die Notwendigkeit der Schutzzölle den protektionistischen Ländern gegenüber, zu betonen. Schutzzölle auf einzelne Industrien wirken wie Privilegien, sagt er ferner, und rufen den Widerspruch der nicht geschützten Zweige hervor; einer solchen Abneigung werde hingegen ein System nicht begegnen, welches innerhalb der durch das finanzielle Interesse gezogenen Schranken der gesamten inländischen Produktion einen Schutz dem Auslande gegenüber gewähre. Der nicht produzierenden Minderheit der Konsumenten, z. B. den Beamten, würden aber durch das die Produktion begünstigende Zollsystem, welches den allgemeinen Wohlstand hebe, um etwaige Härten auszugleichen, leicht Kompensationen gegeben werden können. Bei der Einfuhr von Gegenständen, die das Inland gleichfalls produziert, hätte der ausländische Verfertiger, um mit dem Inlande konkurrieren zu können, den Zoll allein zu tragen, und dies werde selbst, wenigstens zum Teil, bei denjenigen Artikeln zutreffen, welche, um den Konsum zu decken, vom Auslande eingeführt werden müßten. Er weist ferner auf die oft sehr bedeutenden Preisfluktuationen hin, gegen welche ein Zoll von 5 bis 10 % des Wertes gering zu nennen sei, ebenso wie auf die Ungleichheit der Frachtsätze bei den Differentialtarifen der Eisenbahnen, welche bei der Einfuhr fremder Waren einer Prämie für die Ausländer gleich kämen, und auch nach dieser Richtung hin sei eine Remedur geboten, da es den einzelnen Staats- und Privateisenbahnverwaltungen nicht zukäme, die Handelspolitik der Reichsregierung nach Willkür zu neutralisieren und das wirtschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegen-

stände notwendig eintreten müßten. Ein autonomer Zolltarif sei aber schon deshalb notwendig geworden, um eventuell neue Tarifverträge mit dem Auslande zu vereinbaren, nachdem z. B. der Versuch eines solchen mit Österreich-Ungarn gescheitert sei.

Da in diesem Buche nur die Geschichte der Vorgänge zu behandeln ist, und eine polemische Kritik, als den Rahmen desselben überschreitend ausgeschlossen erscheint, so wird eine eingehende Kontroverse über die Vorzüge oder Nachteile des einen oder des andern Systems nicht beabsichtigt. Wohl aber ist es nötig, dies höchst interessante und geschickt abgefaßte Schriftstück, welches für Deutschland eine ganz neue wirtschaftliche Ära verkündete, mit einigen Bemerkungen zu begleiten.

Es beruft sich kühn auf die preußische Zollgesetzgebung von 1818, welche allerdings als Regel die Zollpflichtigkeit aller über die Grenze eingehenden Waren aufstellt. In dem ersten Teile dieses Kapitels ist von den Maßnahmen der preußischen Regierung in jenem Jahre die Rede gewesen, woraus zu ersehen war, daß die Zollrevision nicht allein alle Binnenzölle und Erschwerungen, sondern auch die Einfuhrverbote aufhob, dabei allerdings die meisten Fabrikate mit geringen Eingangszöllen belastete. Dies war aber eine große Erleichterung im Sinne des Freihandels und hob sich von den vorhergegangenen Zuständen ebenso vorteilhaft ab, wie sich dieses neue Programm von den bisherigen erschwerend entfernt. So entschieden es aber auch für Schutzzölle eintritt und die Phrase des Schutzes der nationalen Arbeit aus der Rüstkammer der Protektionisten hervorholt, so unentschieden zeigt es sich über die Ausdehnung desselben, indem es sich sorgfältig jeder Erwähnung der Getreide- und Holzzölle, also der eigentlich springenden Punkte enthält, und die Hauptbetonung vorwiegend auf die zu erwartenden finanziellen Ergebnisse legt. Neu in diesem Elaborate war jedoch die Behauptung, daß das Ausland die Zölle ganz oder teilweise zu tragen haben werde, eine Äußerung, die zwar

eine kritiklose, dem Weltverkehr fern stehende Menge bestricken konnte, aber jedem an demselben beteiligten Mitarbeiter, welcher Partei er auch angehören mochte, geradezu absurd erscheinen mußte.

Das Schreiben hatte jedoch seinen Zweck vollständig erreicht; eine Flut von Zeitungsartikeln und Broschüren ergoß sich über das Land, und den meist leidenschaftlich gehaltenen Schriften der Schutzzöllner, welche auf die Nerven der Leser packend einwirkten, konnten die ruhigen Auseinandersetzungen der freihändlerischen Presse um so weniger entgegenwirken, als eine schlimme Depression aller Geschäftszweige in Wirklichkeit vorhanden war. Es ist aber eine Thatsache, daß der Geschäftsmann, so routiniert er auch sonst sein möge, nur auf das ihm Nächstliegende zu sehen pflegt. Sein Blick in die Ferne wird bei geschäftlichen Kalamitäten derart getrübt, daß er meistens die Ursachen derselben nicht dort sucht, wo sie wirklich entstanden sind, sondern in ganz fremden Revieren. In solchen Fällen ist ihm jede Änderung, sobald die Ebbe ihren niedrigsten Stand erreicht hat, willkommen. Ähnlich wie der Leidende bei schweren, langdauernden Krankheiten, greift auch er zuletzt zu Wunderkuren, von denen er dann gläubig sein Heil erwartet. Dies war die damalige Stimmung in der deutschen Geschäftswelt; die Segnungen der freien Konkurrenz waren in dem in dieser Periode eingebrochenen Elend vergessen; schlimmer als es lag, so hieß es, konnte es kaum werden; der Versuch mit einer veränderten Zollpolitik mußte daher auf alle Fälle gemacht werden.

Nunmehr regte sich auch die Landwirtschaft und fing heftig zu agitieren an. Sie fand beim Reichskanzler ein geneigtes Ohr; er sprach sich in verschiedenen Briefen entschieden für Getreidezölle aus und schlug diese sowohl wie Viehzölle der Zollkommission vor. Die Erregung wurde hierdurch vermehrt, denn die Industriellen, welche zwar ihre eigenen Produkte geschützt haben wollten, empfanden doch eine instinktive Abneigung gegen Zölle, welche die Ernährung erschwerten und die Arbeitslöhne zu ihren Ungunsten be-

einflussen konnten. Eine dem Minister Delbrück zugeschriebene, ganz leidenschaftslos, aber sachlich gehaltene, anonym erschienene Broschüre, welche sich, indem sie auf die Wirkung der früher erhobenen Getreidezölle zurückging, gegen ihre Wiedereinführung aussprach, erregte zwar großes Aufsehen, aber gegen den ausgesprochenen, von einer kompakten Anzahl Reichstagsabgeordneter unterstützten Willen des Reichskanzlers blieb dieser Widerspruch, so groß auch der Name des vermeintlichen Verfassers als Autorität in wirtschaftlichen Fragen galt, wirkungslos. Der Glaube, daß Deutschland die ihm nötige Quantität Getreide selbst herstellen und sich vom Auslande unabhängig machen könne — vorausgesetzt, daß die Landwirtschaft von Staatswegen dabei unterstützt werde — gewann an Boden. Das geringe Plus, welches auf die Konsumenten durch eine mäßige Getreidebelastung fallen mußte, schien im Verhältnis zu der ungeheueren, dem ganzen Lande durch Hebung der Landwirtschaft erwiesenen Wohlthat belanglos. In den vielen Versammlungen, in welchen über diese Frage diskutiert wurde, traten bezahlte und freiwillige Kämpfer für die Getreidezölle ein. Alte landläufige Redensarten, wie z. B. „Hat der Bauer Geld, so hat es die ganze Welt" wirkten drastischer als die Beweise, daß nur der Großgrundbesitzer, nicht aber der Bauer aus den Zöllen Nutzen ziehen werde. Auch ad oculos wurde demonstriert. Einem gegen die Getreidezölle sprechenden Abgeordneten hielt ein enragierter Schutzzöllner ein Butterbrot entgegen und fragte ihn höhnisch, wieviel Zoll darauf falle. Er hatte die Lacher für sich!

Die Regierungsvorlage, welche ein durchaus protektionistisches Gepräge erhielt, erschien nunmehr mit einer Auswahl von Zollsätzen, die dem Programm des Reichskanzlers durchaus entsprachen. Alle Industrieerzeugnisse wurden darin mit hohen Einfuhrzöllen belastet; außerdem aber sollten Weizen, Hafer und Hülsenfrüchte 1 Mk. per Doppelcentner; Roggen, Gerste, Mais und Buchweizen 0,50 und Malz 1,20 Zoll bezahlen. Auf Holz und Holzwaren wurde

gleichfalls ein Zoll vorgeschlagen. Ein dickleibiges Motivenheft verteidigte die Vorlage mit allen aus der Zollagitation entnommenen handelspolitischen und finanzwirtschaftlichen Gründen, wobei die momentane Depression eine nicht unbedeutende Rolle spielte. Die Motive enthielten seltsame Widersprüche, denn wenn einerseits die Notwendigkeit der Agrarzölle als Schutzwehr gegen die Überflutung aus Rußland, Galizien, Polen, Rumänien, Amerika, welche die Preise der einheimischen Produktion und die Ernteerträge in verderblicher Weise drückten, hervorgehoben wurde, so behaupteten sie in demselben Atemzuge, daß die vorgeschlagenen Zollsätze so niedrig gegriffen seien, daß sie den Charakter als Schutzzölle gar nicht trügen; sie würden daher den Import nicht in erheblichem Maße verringern oder gar ausschließen, wohl aber würde Deutschland, das bisher als Ablagerungsplatz für die ausländische Überproduktion benutzt worden sei, und mehr fremdes Getreide als ihm notwendig sei aufnehme, mit ihrer Hilfe zu einer größeren Produktion angestachelt werden. Den Konsumenten hingegen wurde versichert, daß eine Erhöhung der Brotpreise infolge der Zölle nicht eintreten könne.

Und nun begann innerhalb und außerhalb des Reichstages ein wahrhafter Schacher um die Zollsätze. Vorgänge wie diese waren bisher im deutschen Parlamente unbekannt gewesen und erinnerten an das Gebahren der Drahtzieher im Kongreß der Vereinigten Staaten, dessen Couloir in ähnlicher Weise von begehrenden Schmarotzern, die sich aus den Staatsschüsseln mästen wollen, belagert wird. Der Entwurf hatte alle Industriezweige bedacht, aber jeder von ihnen dünkte sich dem andern gegenüber ungerecht behandelt und verlangte entweder mehr für sich oder weniger für die andern. Der hochkonservative, jedoch freihändlerische Abgeordnete Flügge schilderte die Wirtschaft in seiner am 23. Mai 1879 gehaltenen Reichstagsrede folgendermaßen: „Geben Sie 50 für Roggen, so gebe ich den vollen Eisenzoll; verwerfen Sie das Wedellsche Amendement, so gebe ich Ihnen den Roggen.“ Solche Worte

hörte man von den ehrlichen Maklern in den Koulissen des Hauses. Man zweifelte mitunter, ja man mußte sich besinnen, daß man sich in der Leipzigerstraße befand, und nicht etwa in einer sonst sehr achtbaren Versammlung in der Burgstraße."

Wie die Sachen lagen, zog der Reichskanzler jedenfalls einen gar nicht hoch genug anzuschlagenden Vorteil aus der Umwandlung seiner Wirtschaftspolitik für sein persönliches Regiment: die alten Parteien wurden durch die Handelspolitik zersetzt; die Prinzipien spielten fortan keine Rolle mehr, die Interessenpolitik, das langersehnte Ziel, für das die alten Schutzzöllner bisher vergeblich gekämpft hatten, sollte einen vollständigen und dauernden Sieg erringen und sicherte dem Kanzler eine feste Majorität im Reichstage. Selbst in denjenigen seltenen Fällen, in welchen sie späterhin dennoch versagte, boten ihm die Interessentengruppen eine genügende Handhabe, um sie bei Neuwahlen zurück zu erlangen.

Die Regierungsvorlage wurde im Reichstag um etwas geändert. Bei verschiedenen Positionen traten Zollerniedrigungen, bei anderen Zollerhöhungen, bei einigen wenigen Zollbefreiung ein. Der Hauptkampf drehte sich um den Roggenzoll, den die Agrarier auf 1 Mark festsetzen wollten. Bei den ersten Beratungen erhielt dieses Vorgehen keine Majorität; bei der letzten Lesung hingegen stimmte, nachdem in betreff einiger Industrieartikel Gegenkonzessionen gemacht wurden, eine schwache Majorität für diesen Satz. Eine wichtige prinzipielle Neuerung wurde der Regierung durch die ihr erteilte Vollmacht zugestanden, gegen Staaten, welche deutsche Schiffe oder Provenienzen ungünstiger als diejenigen anderer Staaten behandeln würden, Retorsionszölle zu erheben. Diese Vollmacht sollte jedoch beim Zusammentreten des Reichstages erlöschen, falls dieser die Genehmigung der inzwischen ausgeführten Maßregel versage. Dem Großhandel in rohem und geschnittenem Holze, welche beide einen bedeutenden Handelsartikel ausmachen, sowie der stark exportierenden Mühlenindustrie wurde die Konzession

bewilligt, die Identität der auszuführenden Mengen nicht nachweisen zu brauchen.

Die reaktionäre Zollpolitik errang einen vollständigen Sieg. Vollständiger als ihre Heißsporne noch vor Jahresfrist in ihren kühnsten Träumen gehofft hatten. Die Industrien erhielten mehr, als sie anfänglich verlangt — nur die Landwirtschaft war, nach der Auffassung ihrer Vertreter wenigstens, zu kurz gekommen, denn der ihr bewilligte Zoll von 1 Mark für Weizen, Roggen und Hafer und 0,50 für Gerste und Mais stand außer Verhältnis zu den den Eisen- und Textilfabrikanten und anderen Industriellen eingeräumten Konzessionen. Jene ruhten deshalb auch nicht und trieben ihre Agitationen so gründlich weiter, daß im Jahre 1885 der Weizen- und Roggenzoll auf 3 und im Jahre 1887 auf 5 Mark, der auf andere ihrer Produkte in ungefähr demselben Verhältnis erhöht ward.

Im Jahre 1891 waren die Getreidepreise, infolge schlechter Ernten, sehr in die Höhe gegangen; der Roggenpreis stieg bis auf 212 Mark und an einzelnen Stellen wohl noch darüber hinaus; außerdem drohten Zollkriege, so daß sich die Reichsregierung veranlaßt sah, im Jahre 1892 mit Österreich-Ungarn, Italien und Belgien und späterhin im Jahre 1893/94 mit Rumänien und Rußland neue Handelsverträge abzuschließen. Es war die höchste Zeit, denn mit Rußland war der Zollkrieg seit Monaten effektiv geworden. Die Folge war die Herabsetzung der Zölle für Weizen und Roggen auf 3,50; für Hafer auf 2,80; für Gerste und Mais auf je 2 und 1,60 Mark per 100 Kilo. Einige Ermäßigungen wurden allseitig auf verschiedene Industrieartikel gleichfalls bewilligt. Diese Maßregeln, obwohl kein Bruch mit der herrschenden Schutzzollpolitik, waren dennoch ein Symptom für die Notwendigkeit einer Annäherung der verschiedenen Staaten im Sinne des freien Verkehrs. Als solches wurden sie von den Industriellen auch begrüßt, aber sie erregten gleichzeitig den Zorn der Agrarier, die sich von Stund an stärker als bisher organisierten und eine planmäßige Agitation im ultra-agrarisch-schutz-

zöllnerischen Sinne durch einen von ihnen gestifteten „Bund der Landwirte“ betrieben. Gegner aller Handelsverträge mit Getreide und Vieh ausführenden Ländern, verlangen sie die Beseitigung der bestehenden, außerdem aber eine nicht geringe Anzahl anderer Schutzmaßregeln für ihren Erwerb, zu welchen unter anderem auch die schärfere, staatliche Beaufsichtigung der Produktenbörsen zu zählen ist. Sogar die Monopolisierung der Getreideeinfuhr, die Umwandlung der Gold- in Silberwährung und vieles andere, wodurch alle übrigen Stände, namentlich auch die landwirtschaftlichen Arbeiter ihrem Interesse unterworfen würden, schließen ihre Forderungen ein. Bei dem Einfluß des Großgrundbesitzes auf unsere Gesetzgebung ist ihre Agitation, welche vor zwanzig Jahren noch von jedermann belächelt worden wäre, durchaus nicht leicht zu nehmen, und sie haben bereits z. B. beim Börsengesetze und dem Verbot der Differenzgeschäfte bewiesen, wie weit ihre Macht reicht. Wenn dieselbe auch nicht imstande sein wird, die aus der Natur der Dinge entspringenden Notwendigkeiten zu vernichten, so kann sie nichtsdestoweniger zeitweise viel Verwirrung und Unheil bewirken.

Die enorme Volksvermehrung, welche in den meisten Industriestaaten stattfindet, erheischt ein Getreidequantum, dem ihre innere Produktion in keiner Weise gewachsen ist. Eine Vermehrung des Weizenverbrauchs, die sich in den letzten Dezennien gezeigt hat, ist ein für die Hebung des Volkswohlstandes günstiges Symptom, welches freudig begrüßt werden muß. Trotz einer durch die Getreidezölle hoch getriebenen Erweiterung der Anbauflächen muß Deutschland etwa $\frac{1}{9}$ seines Bedarfes vom Auslande einführen, und dieses unentbehrliche, verhältnismäßig geringe Quantum verteuert die übrigen $\frac{8}{9}$ der Produktion um den Betrag des Getreidezolles. Wenn sich dies in den Ostprovinzen nicht in seiner vollen Schärfe gezeigt hat, so lag der Grund in der durch die Zollgesetze behinderten Ausfuhr, welche, auf die Mischung des einheimischen Getreides mit fremdländischen Getreidesorten angewiesen,

die fremden Märkte nicht mit den gewohnten Qualitäten versorgen konnte; hierdurch sammelten sich Mengen an, die auf die innere Preisstellung ungünstig reagierten. Seitdem aber durch das Gesetz von 1894 der Identitätsnachweis aufgehoben worden und hierdurch eine Belebung der Ausfuhr eingetreten ist, stehen die Konsumenten dieser Landesteile jetzt unter denselben Nachteilen wie die der übrigen Provinzen.

Die Zukunft wird entscheiden, ob der mächtige Aufschwung, den Deutschland durch die Entwickelung seines Gewerbefleißes gewonnen, die Stellung, welche es sich durch ihn unter den Völkern errungen hat, vorübergehend oder wachsend sein soll. Vom Agrarstaat mit geringer Gewerbthätigkeit hat es sich seit einem Jahrhundert zu einem großen Industriestaat, der von den konkurrierenden Völkern geachtet und selbst gefürchtet wird, emporgeschwungen. Seine politische Machtstellung ist die mittelbare Folge seiner durch die zunehmende Bevölkerungszahl und die Hebung seines Volkswohlstandes erlangten Bedeutung unter den Nationen. Durch die Thätigkeit seiner gewerblichen Bevölkerung hat der Ackerbau nur gewonnen, indem sich die Zahl, sowie der Lebensstand der Konsumenten erweitert hat, und wenn die Gewinne desselben, wie behauptet wird, gesunken sind, so kann hier nur eine innere Reform fördernd und helfend eingreifen. Durch den modernen Verkehr sind die Preise, welche für den landwirtschaftlichen Grundbesitz gezahlt werden, unnatürlich in die Höhe getrieben. Die Güter sind Spekulationsobjekte geworden, welche nicht selten von unerfahrenen Käufern mit unzureichendem Kapital erworben und von ihnen irrational bewirtschaftet werden. Gegen solche Übel hilft kein Staatsschutz, welcher Art er auch sein möge. Wohl kann er auf Kosten des Gemeinwohls die drohende Katastrophe, wenn eine solche wirklich in Aussicht stehen sollte, auf eine Zeitlang verschieben, niemals aber beseitigen, denn eine jede vom Staate ausgehende Schutzmaßregel wälzt das Defizit von den Schultern der Geschützten auf die der Konsumenten.

Dies gilt nicht minder für die Industrie als für die Landwirtschaft. Die Welt befindet sich, dank unseres Vorgehens, in einem zollpolitischen Kriege, der vermittelst kurzlebiger Handelsverträge durch prekäre Waffenstillstände unterbrochen wird, nach ihrem Ablauf aber stets aufs neue auszubrechen droht. Während die Intelligenz der Erfinder die Länder und Weltteile nahe aneinander gerückt hat, baut die Begehrlichkeit der Privilegierten neue Hindernisse durch Zollschranken auf. Vielleicht wird gerade der Wirrwarr, den jene künstlich erregen, die Erkenntnis wachrufen, daß der freie Verkehr allein zur allgemeinen Prosperität führt. Einstweilen aber wird die Welt durch die Agitation schutzzöllnerischer und agrarischer Demagogen schwer beängstigt und der Fortschritt in seinem Lauf gehemmt.

Kohle und Eisen.

Bei der Besprechung des Bahn- und Schiffsverkehrs hat sich die gewichtige Rolle, welche diese beiden Materialien in der Verkehrswelt spielen, deutlich gezeigt; nicht geringer aber ist ihr Einfluß auf die Ausbildung und Belebung aller Industrien gewesen, denn ohne sie hätten die Gewerbe sich niemals zu Großindustrien ausbilden können. Die Kohle hat sie, die vordem an die Wasserläufe gebannt waren, von der Scholle befreit und ihnen die Wahl des Ortes, der ihrem Emporblühen dienlich sein sollte, freigegeben. Sie konnten sich nunmehr je nach ihrem Bedürfnisse centralisieren oder isolieren; den Fundorten der von ihnen benötigten Rohmaterialien nähern oder die Stellen, an denen die Bevölkerungsverhältnisse der Bildung einer Arbeiterschaft günstig lagen, aufsuchen, während das Eisen als das bildsamste und billigste Metall allen maschinellen Vorrichtungen diejenige Wirksamkeit verlieh, welche für die Entlastung der menschlichen Muskelkraft und die Feinheit und Gleichmäßigkeit der zu schaffenden Arbeit notwendig war. Die Geschichte ihrer Entwickelung ist aber für das Fortschreiten aller übrigen modernen Industrien so lehrreich, daß ein näheres Eingehen auf dieselbe unumgänglich erscheint.

Der Reichtum Deutschlands an Kohlen ist der mächtigste Hebel zur Erweiterung seiner Industrie gewesen, und wenn die Ausbeutung dieses gewaltigen Schatzes, im Vergleich zu England und Belgien, verhältnismäßig spät vor

sich gegangen ist, so lag dies vornehmlich an dem Mangel an Wegen; England sowohl wie Belgien besaßen schon im vorigen Jahrhundert ein großes Kanalnetz, welches nicht allein die See mit dem Binnenlande, sondern auch die verschiedenen Teile des letzteren auf weite Strecken hin mit einander verband, während solche Wege in Deutschland nur in geringer Zahl bestanden. Daher kam es, daß die englische Kohle den ganzen Osten Deutschlands, sowie die Elb- und Wesermündungen beherrschte und sogar am Rhein der westfälischen und Saarkohle eine mächtige Konkurrenz bereiten konnte. Andererseits wurden böhmische Braunkohlen, längs der Elbe und ihren schiffbaren Nebenflüssen weit ins Preußische und Sächsische gebracht. Dies änderte sich mit dem Bau und der Vermehrung der Eisenbahnen, welche einerseits als Konsumenten viel von diesem kostbaren Material verbrauchten, andererseits aber dasselbe nach allen Richtungen verschleppten und den Kohlenbergbau zu einer nie vorher geahnten Prosperität brachten.

In Europa gilt Deutschland als zweiter Produktionsfaktor. Es förderte im Jahre 1890 etwa die Hälfte der Großbritannischen Kohlenmassen, aber $3^1/_2$ mal mehr als Frankreich oder Österreich, und $4^1/_2$ mal so viel als Belgien. In der Weltproduktion nehmen die Vereinigten Staaten die zweite, Deutschland die dritte Stelle ein.

Die in Deutschland vorhandenen großen Kohlenbecken lassen sich folgendermaßen klassifizieren: Das Ruhrbecken in Westfalen, welches sich bis zu einem Teile der Rheinprovinz ausdehnt, sodann das Aachener, das in Verbindung mit dem belgischen Kohlenreviere steht. Das Saarbecken, von der bayerischen Pfalz bis nach Lothringen laufend, außerdem aber noch verschiedene kleinere, die gleichfalls ausgebeutet werden. Im Osten Deutschlands sind das Oberschlesische, das Niederschlesische, namentlich das erstere von großer Bedeutung, außer diesen das Sächsische von Zwickau und Lugau, sodann giebt es noch einige kleinere von untergeordneter Wichtigkeit.

Einen Begriff von dem riesigen Anwachsen der Ausbeute erhält man durch die nachfolgenden Zahlen: Die Förderung des Ruhrbeckens betrug im Jahre 1800 im ganzen 177000 Tonnen; im Jahre 1888 dagegen 33 Millionen Tonnen. Stärker noch war das Steigerungsverhältnis beim oberschlesischen Becken, dessen Förderung in ungefähr derselben Zeit um das 2000fache stieg und im Jahre 1889 15½ Millionen Tonnen betrug. Von welchem Einfluß aber die Eisenbahnen auf den Gesamtbetrieb waren, zeigt die enorme Steigerung in allen Kohlenbezirken seit der Errichtung derselben. Mit der Ausdehnung dieses Transportmittels steigt die jährliche Ausbeute in fortlaufender Progression. Innerhalb der letzten 10 Jahre betrug diese etwa 30 %.

Ein anderes sehr wichtiges Brennmaterial für den Hausbrand wie für den Fabrikbetrieb bilden die Braunkohlen, welche zwar eine weit geringere Heizkraft als die Steinkohlen besitzen, aber durch die größere Leichtigkeit ihrer Förderung, indem sie meist nahe an der Oberfläche lagern, in vielen Fällen mit Vorteil verwendet werden. Braunkohle findet sich fast über das ganze Land verbreitet in Lägern, welche in einem inneren Zusammenhang stehen, aber vielfach derartig durchbrochen sind, daß sie in den meisten Fällen keine sehr weit ausgebreiteten Becken bilden. Die deutsche Gesamtförderung betrug im Jahre 1889 ungefähr 17½ Millionen Tonnen, deren Wert auf 44 Millionen Mark geschätzt wurde. Vergleicht man dies gegen die Steinkohlenproduktion, welche in dem gleichen Jahre einen Wert von 385 Millionen Mark repräsentierte, so zeigt sich zwar der gewaltige Abstand zwischen den beiden, dennoch aber ist die Braunkohle für viele Gebiete ein sehr wertvolles Geschenk der Natur, welches namentlich für den Hausbrand von größter Wichtigkeit geworden, und aus welchem eine ganz neue Industrie hervorgegangen ist: Man bereitet aus minderwertiger Braunkohle Briketts, welche bei dem mehr und mehr überhandnehmenden Holzmangel und der Er-

schöpfung der Torfläger viele Gegenden mit einem billigen, dem Torfe etwa gleichwertigen Brennmaterial versehen.

Die Förderung von Eisenerzen hat in Deutschland gleichfalls einen starken Aufschwung, namentlich seit der großen Ausbeutung der Luxemburger Gruben, gewonnen. Sie beträgt ungefähr 75 % der englischen Förderung. Luxemburg, das kleine, zwar nicht zum Reiche, aber doch zum Zollverbande gehörige Ländchen, steht in der Gewinnung, wenn man sie auf den Kopf seiner Bevölkerung reduziert, allen anderen Ländern voran, und die erst seit ca. 40 Jahren begonnene Ausbeutung seiner mächtigen Läger ist eine große Quelle der Wohlhabenheit für seine Bewohner geworden. Das Luxemburger, ähnlich dem Lothringer Erz Minette genannt, ist sehr phosphorhaltig und wurde aus diesem Grunde als ein minderwertiges Produkt gering geachtet. Durch eine zweckmäßige Mischung mit anderen Erzen stieg jedoch mit der Zeit seine Benutzung, und nach der Entdeckung des Thomasschen Entphosphorungsverfahrens erwies es sich, was früher ausgeschlossen war, als ein zur Stahlbereitung verwendbares Produkt, wodurch sein Wert sehr erhöht wurde. Man schätzt den Wert der dort im Jahre 1889 geförderten ca. 3,2 Millionen Tonnen auf etwa 6,2 Millionen Mark, während die im selben Jahre in Deutschland produzierten 7,8 Millionen Tonnen auf etwa 40 Millionen Mark bewertet werden. In Preußen liefern Oberschlesien, Westfalen, Nassau, der Reg.-Bez. Koblenz die Hauptquantitäten. Nächst Preußen hat Elsaß-Lothringen die stärkste Förderung im Reiche, während die sämtlichen anderen, oben nicht aufgeführten deutschen Staaten nur geringe Quantitäten produzieren.

Bei der großen Ausdehnung, welche die Eisen- und Stahlfabrikation in Deutschland gewonnen hat, reichen die vorhandenen guten Erze nicht aus. Man führt die durch ihre Qualität ausgezeichneten spanischen und schwedischen Erze in großen Massen ein, wohingegen aber die Ausfuhr von Nassau und Luxemburg nach Belgien und Frankreich noch beträchtlicher ist. Außer England und Deutschland ist

Spanien der bedeutendste europäische Produzent. Rußland und Schweden liefern zwar keine bedeutenden Quantitäten, zeichnen sich hingegen durch die Vortrefflichkeit ihrer Erze besonders aus. Die Erze der Vereinigten Staaten erreichen beinahe das in England geförderte Quantum. Die gesamte Weltproduktion ist seit dem Jahre 1800 von 2 auf 53 Millionen Tonnen im Jahre 1890 gestiegen.

Nächst der Kohle ist das Eisen das unentbehrlichste Material für alle übrigen Industrien, welche ohne Ausnahme weit mehr von ihm, als von allen übrigen Metallen abhängig sind. Von dem winzigsten Werkzeug des kleinsten Handwerkers bis zu der wuchtigsten Maschine und dem riesigsten Dampfer, der den Ocean durchkreuzt, liefert es das Rohmaterial. Erst mit der größeren Ausbeute dieses Metalles konnten sich die Großindustrien zu ihrer jetzigen Ausdehnung erweitern, und die Bildsamkeit, durch welche es in die verschiedenartigsten Formen gebracht werden kann, wird nur durch die Leichtigkeit seiner Verarbeitung übertroffen. Man kann Eisen in der Gießerei zu allen möglichen Gestalten formen, von der niedlichen Schmucksache an bis zu dem kolossalen Ringe, mit welchem man Schächte abteuft. Es wird im Puddelprozeß zu schmiegsamem, weichem Metalle umgebildet, aus welchem die feinsten Drähte gezogen oder massige Balken gewalzt werden. Man verwandelt es, je nach Bedürfnis, in spröden oder elastischen Stahl, aus dem die feinste Uhrfeder oder die schärfste Degenklinge, die Klaviersaite wie die Eisenbahnschiene, die friedliche Kirchenglocke wie der zerstörende Feuerschlund geschaffen werden. Obwohl das Eisen schon den ältesten Völkern bekannt war, ist sein Gebrauch doch erst in diesem Jahrhundert zu wirklicher Reife gelangt. Es verlohnt sich, einen Blick auf die Entwickelung seiner neueren Geschichte zu werfen.

So uralt auch der Gebrauch des Eisens in den Kulturländern war, so ist doch erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit die Eisenindustrie zu so großer Bedeutung ge-

langt, daß man ihr Material das Brot aller Industrien nennen dürfte. Die Alten benutzten es nur wenig; es wurde bei ihnen durch die Bronze ersetzt. Bronzene Gerätschaften, Röhren, chirurgische Instrumente, Klammern, um die Quadern ihrer Bauwerke zusammen zu halten, Dachziegel und manches andere wurde aus diesem kostbaren Materiale angefertigt, während eiserne Gegenstände nur sehr spärlich in den Überresten jener Periode zu finden sind. Im Mittelalter erlangte, bei uns wenigstens, die Eisenindustrie eine weitere Ausdehnung; der Überfluß an Wäldern, in welchen die Kohlenmeiler das zum Schmelzen der Eisenerze nötige Material brannten, das häufige Vorkommen von Eisenerzen, welche nicht selten zu Tage oder in geringen Tiefen lagen, waren dieser Industrie günstig. Man lernte das Eisen zu puddeln und zu strecken, und fast überall, wo Bäche den Wald durchflossen, bildeten sich kleine Hüttenwerke, wo „in hoher Öfenglut die Eisenstufe schmolz“ und „das Mühlrad von der Flut gerafft“ die klappernden Werke bewegte. Zainhämmer und Streckwerke verwandelten das spröde Roheisen in dehnbares und biegsames Schmiedeeisen, welches für feinere Zwecke wiederum zu Stahl veredelt ward. Längs den Bergflüssen bildeten sich Eisenindustrien, welche Werkzeuge zum Handwerks- und ländlichen Gebrauch schmiedeten. Ähnlich ging es in England und Frankreich zu. Wie bei uns, wurde auch in Sheffield, Birmingham und anderen Orten die Fabrikation von Messern, Scheren, Sensen, Rechen und ähnlichen Gegenständen betrieben, welche sich mit der Zeit zu einer beträchtlichen Industrie ausbildete. Die englische Industrie unterschied sich von der deutschen nur durch den früheren Gebrauch der Steinkohle, welche meist dicht bei den Werken gefördert oder durch Kanäle hingeschafft wurde, während bei uns nur in der Grafschaft Mark und im Bergischen dieses kostbare Material nutzbar gemacht werden konnte, und die übrigen Bezirke dieser Industrie ganz auf die Holzkohle angewiesen waren. Es ist eine alte Erfahrung, daß sich überall, wo Industrien auf den Holzverbrauch angewiesen

sind, und wo die Forstwirtschaft nicht sehr rationell betrieben wird, die Wälder rasch lichten und bald zu Grunde gehen. Erst mit der Errichtung der Eisenbahnen, welche der Eisenindustrie die unentbehrliche Kohle lieferte, war ihre größere Entwickelung ermöglicht. Wie rasch diese aber sodann vor sich ging, zeigen die folgenden Zahlen: Die Weltproduktion von Roheisen des Jahres 1800 betrug etwa 850000 Tonnen. Im Jahre 1866 war sie bereits auf 9½ Millionen gestiegen; und im Jahre 1890 war sie etwa 26½ Millionen Tonnen stark.

Mit der Vermehrung der Quantitäten ging die Verbesserung der Produktionsprozesse überall Hand in Hand. So lange als das Holzkohleneisen die Hauptrolle in der Produktion spielte, waren die Hochöfen klein. Mit der Einführung des Koks mußten dieselben, um besser zu rentieren, allmählich größer gebaut werden. In Großbritannien ist gegenwärtig die Leistung eines Hochofens etwa 30 mal so groß, wie vor hundert Jahren, und diese Steigerung wird in Deutschland kaum geringer sein. Im Jahre 1860 erzeugte ein englischer Hochofen durchschnittlich 6574 englische Tonnen pro Jahr; im Jahre 1889 betrug die mittlere Erzeugung 18408 Tonnen. Die Zahl der Hochöfen hat sich, infolge dieser besseren Ausnutzung der einzelnen Öfen, vermindert und ist von 1875 bis 1889 von 629 der im Betrieb befindlichen auf 447 zurückgegangen. Eine absolut richtige Folgerung läßt sich aus diesem Verhältnisse zwar nicht ziehen, weil die wirtschaftlichen Zustände der verschiedenen Jahre das Verhältnis der in Betrieb befindlichen zu den kaltgestellten Öfen stark beeinflussen, doch steht es außer jedem Zweifel, daß die Arbeit mit großen Öfen vorteilhafter als die mit kleinen ist, weil sie verhältnismäßig weniger Bedienung erfordern, außerdem aber die Ersparnis an Brennmaterial, bis zu einer gewissen Grenze, mit der Größe der Öfen wächst. In England ist der Verbrauch von Kohle pro Tonne Roheisen von 2,46 Tonnen im Jahre 1876 auf 2,08 im Jahre 1883 zurückgegangen. Da im Jahre 1890 in England mehr als

8 Millionen Tonnen Roheisen produziert wurden, so repräsentiert jene Ersparnis, selbst wenn sie sich seit 1883 nicht vermehrt haben sollte, einen Minderverbrauch von mehr als 3 Millionen Tonnen Kohlen, und da man dort einen Durchschnittspreis von 10 Schillingen per Tonne annehmen kann, etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen L. St. pro Jahr.

In den Vereinigten Staaten übertrifft diese Leistung sogar die englische, denn der durchschnittliche Ertrag eines Hochofens betrug dort im Jahre 1890: 27227 englische Tonnen, doch sind die Leistungen in den verschiedenen Unionsstaaten sehr verschiedenartig, denn in Pennsylvanien, welches etwa die Hälfte der Quantitäten fördert, war die Durchschnittsleistung von 48 großen Öfen je 32600, aber in Illinois diejenige von 11 Öfen sogar 45000 Tonnen.

Mit der Ausdehnung der Eisenbahnen mußten die maschinellen Werkzeuge zur Eisenverarbeitung größere Dimensionen annehmen. Die alten Streck- und Walzwerke reichten zur Herstellung von Eisenbahnschienen nicht mehr aus. Die Puddelöfen hatten größere Blöcke als bisher zu schaffen, und obwohl die Schienen anfänglich nur kurz und leicht gewalzt wurden, stellte es sich doch bald heraus, daß die bisher durch Wasser oder Dampfkraft bewegten, indirekt wirkenden Hämmer außerstande waren, die massigeren Blöcke durchzuschmieden. Da kam die Erfindung von James Naysmith, welcher die ersten direkt wirkenden Dampfhämmer herstellte, zur rechten Zeit. Der Gedanke war so einfach, und doch hatte die Wattsche Dampfmaschine länger als 60 Jahre in vielen tausenden von Exemplaren existiert und hunderte von Hämmern bewegt, ehe diese ingeniöse Ausbeutung des Dampfes ihren Erfinder gefunden hatte. Naysmith ließ nämlich den Hammerbär direkt vom Dampfkolben heben und nach vollendetem Hub durch sein eigenes Gewicht auf das Schmiedestück zurück fallen. Vermittelst einer einfachen Steuerung konnte der Schmied denselben, je nach Bedürfnis, hoch oder niedrig heben, stark oder schwach fallen lassen und ihn in seinem Falle auf jede beliebige Entfernung aufhalten. Als mir der Erfinder

im Anfang der 50er Jahre seinen Hammer zeigte, ließ er auf demselben zuerst einen schweren Block ausschmieden, so daß Funken und Schlackenstücke nach allen Richtungen stoben; dann aber legte er, nachdem jene Arbeit verrichtet war, eine Wallnuß auf den Amboß und knackte sie mit dem riesigen Bär so zart auf, daß eben nur die Schale um etwas eingeknickt wurde. Oft legte er auch beim Demonstrieren seine linke Hand auf den Amboß, während er mit der Rechten den Steuerungshebel so bewegte, daß der Bär beim Niederfallen die Hand nur sanft berührte, ein Experiment, welches die Zuschauer, trotzdem man von seiner Ungefährlichkeit überzeugt war, stets mit Grausen erfüllte.

Die Naysmithsche Erfindung wurde mannigfach modifiziert, ohne daß jedoch bedeutende Veränderungen an dem Urtypus vorgenommen worden wären; aber man verstärkte die Kraft, indem man den Bär durch Oberdampf hinuntertrieb und hierdurch der natürlichen Schwerkraft noch den Dampfdruck zugesellte. Die Steuerungen wurden gleichfalls verbessert, und die Dimensionen ins Riesige vergrößert.

Jede Erfindung, welche zur Verbesserung und Erleichterung der Produktion beiträgt, zieht andere neue nach sich, und so sollte auch eine auf deutschem Boden erwachsene, gewaltige Leistung wiederum fruchtbringend einwirken: Alfred Krupp in Essen verursachte eine vollständige Umwälzung in der Eisenindustrie, indem es ihm zuerst gelang, Stahl in sehr großen Blöcken herzustellen und durch seine Methode dies kostbare Material zu Gegenständen zu verwenden, die vor ihm nur aus Schmiedeeisen gefertigt werden konnten. Die Umwandlung des Eisens in Stahl war schon im frühen Mittelalter bekannt. Die Damascener und Toledaner Schwertklingen hatten sich bereits vor langen Jahrhunderten einen großen Ruf erworben, und die Sheffielder, sowie die im bergischen Lande betriebene Messerfabrikation war seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts weit und breit berühmt geworden. Es handelte

sich bei der Stahlverfertigung um Prozeße, durch welche dem Eisen ein bestimmtes Quantum von Kohlenstoff zuerteilt wurde; entweder entzog man dem an Kohlenstoff reichhaltigen Roheisen einen Teil desselben, oder man führte dem kohlenstoffarmen Schmiedeeisen Kohlenstoff zu. Dies geschah vermittelst verschiedenartiger, aber stets sehr umständlicher Prozeduren, welche überdies nur bei geringen Massen ausgeführt werden konnten. Das Eisen in Stahlform hat vor anderen Eisenarten den Vorzug, jeden Härtegrad, den man ihm zu bestimmten Zwecken erteilen will, anzunehmen und sich durch Umschmelzen verfeinern zu lassen. Alfred Krupp hatte von seinem Vater eine kleine, aber schlecht prosperierende Stahlhütte übernommen, und seiner mit großer Zähigkeit verbundenen Genialität gelang es, diese zu einer solchen Bedeutung zu bringen, daß sie heute wohl das größte derartige Werk der Erde geworden ist. Die vor ihm bekannten Prozesse der Stahlfabrikation waren im wesentlichen durch ihn nicht geändert worden, aber während man bis dahin nur Stücke kleiner Dimensionen anfertigen konnte, welche höchstens groß genug waren, um Degenklingen, Werkzeugstahl und dergleichen ähnliche Dinge zu schmieden, gelang es ihm, sehr große Blöcke herzustellen. Bei Gelegenheit der Pariser Industrieausstellung vom Jahre 1855 zeigte er der erstaunten Welt einen Stahlblock von einer Größe, die bis dahin für unmöglich gehalten war; außerdem große Radbandagen für Lokomotiven und andere wuchtige Fabrikate. Um dieselbe Zeit stellte er das erste Stahlkanonenrohr her, eine Leistung, die das ganze Artilleriewesen revolutionär umwandeln sollte. Wie schon oben bemerkt, war in der eigentlichen Fabrikation des Stahls nichts durch ihn geändert worden, das Material wurde nach wie vor aus Tiegeln gegossen, aber er hatte eine ganz neue Organisation der Arbeit eingeführt, indem er eine große Anzahl von Tiegeln gleichzeitig in große Formen gießen und hierdurch massige Blöcke herstellen ließ. So einfach dies klingt, so schwer war es, dies Ziel zu erreichen, weil der Inhalt eines jeden Tiegels, um eine

Gleichartigkeit des Materials zu erreichen, dem andern absolut gleich sein mußte. Dies war die Vorbedingung für die Erzeugung homogener Stahlblöcke, und hierzu gehörte eine unbedingte Sicherheit bei der Behandlung des Materials der einzelnen Tiegel, welche nur vermittelst der trefflichen Organisation des ganzen Getriebes zu erzielen möglich war.

Krupps Leistung regte viele andere zu weiteren Versuchen an, weil die Anwendung von Stahl zu massigen Maschinenteilen der Mechanik, sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Billigkeit, hochschätzbare Vorteile bot; denn trotz der damals noch sehr hohen Preise des Kruppschen Materials konnte dasselbe dennoch bei vielen Gegenständen gegen das Eisen im Preise konkurrieren. Große Eisenwellen z. B. mußten, um ihnen die nötige Festigkeit zu geben, aus kleinen Stücken in Packeten zusammengeschmiedet werden; seitdem man aber große Stahlblöcke zu gießen verstand, wurde die Herstellung derselben bedeutend einfacher und mithin billiger. Stahlachsen und Bandagen für Lokomotiven und Eisenbahnwagen, welchen man die für jede Art benötigten Härtegrade erteilen konnte, versprachen eine längere Dauer, als die aus weichem Eisen angefertigten und wurden somit, selbst bei höheren Einstandspreisen, im Gebrauche billiger. Die deutschen Eisenbahnen bemächtigten sich daher nach vergleichsweise kurzen Versuchen der sich ihnen durch die Anwendung des Stahls darbietenden Vorteile, und andere Länder, namentlich England, folgten ihnen hierin. Die Erfolge Alfred Krupps riefen in Westfalen und in England bald eine starke Konkurrenz hervor, welche zwar den Siegeslauf des großen Organisators nicht aufhielt, aber wiederum sollte eine neue, gewaltige Erfindung auf diesem Gebiete der durch Krupp eingeleiteten Bewegung einen Impuls verleihen, welcher dessen bisherige Erfolge fast in den Schatten stellte und der Stahlindustrie eine noch viel weittragendere Bedeutung gab; eine in der That so bedeutende, daß durch sie das eiserne Zeitalter zum stählernen wurde.

Der erst in diesem Jahre verstorbene Henry Bessemer,

von Geburt ein Engländer, von Abstammung ein Franzose, d. h. dem Namen nach zu urteilen, wahrscheinlich ein Elsässer, erfand den Prozeß der Stahlbereitung, die seinen Namen trägt. Wie schon vorher flüchtig erwähnt, bestand eine der Prozeduren für die Stahlbereitung in der Entziehung eines Teils des im Roheisen enthaltenen Kohlenstoffes, von welchem das beste Schmiedeeisen fast frei ist. Bessemers Experimente liefen anfänglich nicht auf die Stahl-, sondern auf die Schmiedeeisen-Bereitung hinaus. Bei der Fabrikation von Schmiedeeisen bedarf es mannigfacher Prozeduren, um den in dem Roheisen enthaltenen Kohlenstoff zu entfernen, und um diesen Vorgang zu vereinfachen, wollte Bessemer das geschmolzene Roheisen durch einen unter starkem Druck eingeblasenen Strom atmosphärischer Luft, welche den Kohlenstoff verbrennen sollte, läutern. Dies mißlang ihm zwar; dagegen hatte er bei seinen Versuchen gefunden, daß sich in dieser Weise bei der Anwendung gewisser Eisensorten wohl Stahl herstellen lasse. Einfach war dies gleichfalls nicht, und es bedurfte mannigfacher Experimente, ehe ihm sein Vorhaben gelang. Die Eisensorten mußten sorgfältig auf ihren chemischen Gehalt geprüft, zu bestimmten Zeiten, während der Schmelzung andere hinzugefügt, der Moment des Umstürzens des Konvertors (der Birne) auf das Genaueste eingehalten werden, wenn die Ummwandlung perfekt werden sollte. Die Zähigkeit des Erfinders wurde hierbei von der seiner Kapitalsgenossen würdig begleitet, denn obwohl ganz enorme Summen auf Experimente, die sich als ungenügend erwiesen hatten, verwendet worden waren, so blieben doch die meisten seiner Teilnehmer dem Unternehmen treu und schossen wiederholt neue Summen ein, bis endlich das Werk gelungen war. Nunmehr war es möglich geworden, unglaublich große Massen des wertvollen Produktes in einem Sturze herzustellen. Wenn Alfred Krupp eine große Anzahl kleiner Tiegel (dieselben enthielten jeder 56 Pfd. Stahl), durch einen militärischen Drill seiner Arbeiter zu großen Blöcken zusammengießen ließ, so brachte das Bessemerverfahren unter Aufwendung geringerer mensch-

licher Kräfte ein weit größeres Resultat zustande. Ein Konvertor, welcher fünf Tonnen geschmolzenes, in Stahl zu verwandelndes Eisen enthielt, konnte vermittelst hydraulischer Hilfe von einer Hand umgekippt und durch hydrauïische Krähne schnell in die bereitliegenden Formen gegossen werden. Die Einfachheit der Manipulationen, die Massenerzeugung, welche vordem auch nicht annähernd erreicht wurde, verbilligten den Stahl derartig, daß er zu Zwecken, die früher gänzlich ausgeschlossen waren, wie z. B. zum Walzen von Eisenbahnschienen, verwendet wurde. Ein fernerer Impuls zur Erweiterung der Stahlindustrie wurde späterhin durch die Martin-Siemensöfen gegeben, welche für gewisse Zwecke dem Bessemerprozesse vorzuziehen sind. Beide laufen jetzt nebeneinander und produzieren unter dem offiziellen Titel „Flußeisen" ganz gewaltige Massen Materials, welches zu Eisenbahnschienen und -Schwellen, Schiffsblechen, Draht, Trägern und mannigfachen anderen Fabrikaten verarbeitet, in der Bau- und Maschinentechnik eine hervorragende Rolle spielt. In der That ist der alte Puddelprozeß gegen die Flußeisenfabrikation zurückgewichen. Im Jahre 1885 wurden in Deutschland an Schweißeisen noch 2, an Flußeisen nur 1,5 Millionen Tonnen; im Jahre 1894 dagegen an Schweißeisen 1,5 und an Flußeisen 4,7 Millionen Tonnen angefertigt. Die Schienenfabrikation aus Schweißeisen hat fast ganz aufgehört; man verbraucht ausschließlich zu diesem Zwecke Flußeisen (Bessemerstahl), während man zu Wagen- und Lokomotivbandagen vorzugsweise Martinstahl verwendet. Durch den Gilchrist Thomas Entphosphorungs- oder wie man ihn auch nennt, den basischen Prozeß, hat Deutschland bei seinem Reichtum an phosphorhaltigen Eisenerzen besonders gewonnnen, außerdem liefert aber die Schlacke dieser Öfen ein sehr gutes Düngemittel, welches der Landwirtschaft zu gute kommt.

Die deutsche Industrie hat durch die verbilligte Herstellung des Eisens eine hohe Stellung in der Weltindustrie erlangt. Mit der Vervollkommnung der Apparate stieg die Leistungsfähigkeit der Arbeiter und gleichzeitig die

Höhe ihrer Löhne. Ebenso ist der Verbrauch an Brennmaterial für die Einheitsmasse des Eisenproduktes erheblich niedriger geworden, und die auf diese Ersparung hinzielenden Versuche sind bis heute noch nicht zum Abschluß gelangt. Inwieweit sich die Anwendung der Elektricität zur vorteilhaften Schmelzung der Erze und Metalle bewähren kann, ist noch immer eine Frage der Zukunft.

Die großen Industrien.

Bei der kolossalen Ausdehnung und Verzweigung der heutigen Industrien ist es unmöglich, den einzelnen eine eingehende Behandlung zu widmen; ich muß mich daher auf eine kurze, summarische Übersicht beschränken, indem ich einer der wichtigsten, der Textilindustrie, einen etwas weiteren Raum als den übrigen einräume, und auch bei dieser vornehmlich die Baumwollen- und Wollengewerke im Auge behalte.

Die Baumwollenindustrie hatte beim Beginn dieses Jahrhunderts in England bereits eine beträchtliche Ausdehnung gewonnen; sie war thatsächlich die erste wirkliche Großindustrie, denn die Erfindungen Arkwrights, Hargreaves und Cromptons hatten die Arbeiter, welche vordem in ihren eignen Stuben das Spinnrad drehten, in die Fabriken getrieben, in welchen sich hunderte von Spindeln auf einem Stuhl, unter Beaufsichtigung weniger Menschen rastlos drehten und mit märchenhafter Geschwindigkeit die Spulen füllten. Dem gegenüber war die Spinnerei als Hausindustrie binnen kurzer Zeit unmöglich geworden. Weit länger hielt sich diese in der Weberei, wo der Handbetrieb noch bis heute, jedoch vielfach als Nebenbetrieb des Feldbaues, sein kümmerliches Dasein behauptet.

In England wurde die Baumwollenindustrie im Anfang des Jahrhunderts durch das Kontinentalsystem sehr beeinträchtigt; bald aber suchten die Händler überseeische Absatzgebiete auf, welche ihnen einen Ersatz für die

erschwerte, nur durch den Schmuggel ermöglichte, europäische Ausfuhr boten, so daß die Industrie nach der Wiedereröffnung der Häfen aufs neue emporblühte. In Frankreich, Deutschland und in anderen Ländern hatte sich zwar eine heimische Industrie herangebildet, wie denn auch schon von altersher die Weberei überall stark verbreitet gewesen war, aber viele der von ihr gebrauchten Halbfabrikate mußten bei den nach der Beseitigung des Kontinentalsystems sinkenden Preisen wieder aus England bezogen werden, und selbst bei den Ganzfabrikaten hielt dies sein gewonnenes Prestige derartig aufrecht, daß die deutschen Händler in den englischen Fabrikstädten Kommanditen errichteten und den Markt von dort aus versorgten. Dies hat sich mit der Zeit und dem Emporblühen der kontinentalen Industrien geändert. Die deutschen Häuser in England bestehen zwar nach wie vor, sie haben sich sogar vermehrt und erweitert, aber ihre Absatzgebiete sind nach überseeischen Ländern verlegt, und ihr Handel nach Deutschland beschränkt sich auf einzelne Fabrikate, in welchen England sein natürliches Übergewicht bewahrt hat. So hat beispielsweise England im Jahre 1897 an Deutschland noch für beinahe 49 Millionen Mark Baumwollengarne und für 85 Millionen Mark Wollengarne, dahingegen nur für 24 Millionen Baumwollengewebe geliefert. Die Weberei bedarf, trotz der hohen Garnzölle, nach wie vor gewisser Nummern englischer Garne, welche dort billiger als hier angefertigt werden. Nicht allein das der Spinnerei günstige feuchte Klima, sondern auch eine weit verzweigte Arbeitsteilung, welche es den Fabrikanten möglich macht, sich in den einzelnen Branchen der Spinnerei zu spezialisieren, sind für die englische Industrie vorteilhaft; aber dennoch hat sich ihr Verbrauch von roher Baumwolle, der sich in den Jahren 1836/40 noch mit 66 % des europäischen Verbrauchs bezifferte, bis auf 47,8 % im Jahre 1891 vermindert, während der damalige Gesamtverbrauch des europäischen Kontinents von 34 % auf 52,2 % gestiegen ist. Die Quantitäten haben sich dort wie überall vermehrt, aber das

Übergewicht Englands dem Kontinent gegenüber ist gesunken, obwohl es noch immer bedeutend mehr als irgend einer der übrigen Staaten verbraucht. Eine große Energie in der Verbesserung der Spinnmaschinen zeigt sich gleichfalls; denn während die Zahl der englischen Etablissements zwischen 1850 und 1890 nur um etwa 30 % gestiegen ist, sind die darin befindlichen Spindeln um 100 % vermehrt worden. Aus diesen Zahlen wäre jedoch der wirkliche Fortschritt noch immer nicht zu erkennen, wohl aber zeigt sich die große Vervollkommnung in der Abnahme der Arbeiterzahl für je einen Stuhl. Zu Beginn der 50er Jahre kamen auf je 2 Maschinenstühle 3 Arbeiter, seit der Mitte der 70er Jahre giebt es hingegen mehr Stühle als Arbeiter. Während früher eine Maschine höchstens 800 Spindeln trieb, besorgt sie gegenwärtig 1270 Spindeln, und während die Spindel früher höchstens 8000 Umdrehungen machte, hat sich die Zahl derselben auf 11000 gesteigert.

Eine bedeutende Gegnerin ist der englischen Baumwollenindustrie in derjenigen der Vereinigten Staaten erwachsen, deren Einfuhr von Fabrikaten stetig abnimmt, während ihre Ausfuhr beständig wächst. Im Jahre 1830 arbeiteten dort etwa 1¼ Millionen Spindeln, im Jahre 1888 wurde ihre Zahl auf 13½ Millionen geschätzt. Die Ausfuhr ist vom Jahre 1866, woselbst sie nur 1,8 Millionen Dollars betrug, auf 13—14 Millionen gestiegen, und das in dieser Industrie engagierte Kapital beläuft sich jetzt auf mehr als 354 Millionen Dollars. Zwischen 1872 bis 1891 hat sich die Einfuhr vom zehnfachen auf das zwei- bis dreifache der Ausfuhr reduziert.

Indem ich zur Textilbranche im Deutschen Reiche übergehe, bemerke ich einleitend, daß dieselbe durch die Annektierung des Elsaß, woselbst sich eine große Industrie auf diesem Gebiete herangebildet hatte, einen Zuwachs erhielt, welcher anfänglich den gleichen Betrieben anderer deutscher Industriebezirke gefährlich erschien, und wirklich,

verschiedene Branchen derselben, wie z. B. die Druckerei, in den Schatten gestellt hat.

Einen ganz besonderen Aufschwung hat die Weberei von gemischten Waren in Deutschland gewonnen. Die beiden Gewerbezählungen von 1875 und 1882 geben hierüber interessante Aufschlüsse. Im ersteren Jahre zählte man 4015, im letzteren dagegen 22211 Hauptbetriebe dieser Art, und die Zahl der darin beschäftigten Personen steigerte sich von 6558 auf 73750.

Die Wollproduktion ist im Laufe dieses Jahrhunderts einer großen Wandlung unterworfen gewesen, indem sich ihr Schwerpunkt von Europa nach anderen Weltteilen verschoben hat. Dieser Umschwung ist die Folge des gesteigerten und erleichterten Seeverkehrs, durch welchen die Transporte von Australien, dem Kap und Südamerika unter sehr niedrigen Frachtsätzen nach Europa gelangen. Die unermeßlich weiten Distrikte, die sich in jenen Ländern zur Schafzucht eignen, ohne daß eine besonders sorgfältige Wartung der Herden nötig wäre, hat die überseeische Wollproduktion enorm gesteigert. Anfänglich war ihr Produkt so grob, daß es den feinen europäischen Arten keine erhebliche Konkurrenz machte; mit der Zeit aber lernten die Herdenbesitzer durch eine verbesserte Kreuzung, sowie durch die Reinigung des Produkts und andere Manipulationen bessere Qualitäten zu erzeugen, welche sich für die Fabrikation feinerer Fabrikate eignen. Im Jahre 1867 beliefen sich die Zufuhren nur auf 150 Millionen kg; im Jahre 1892 waren sie hingegen bereits auf 500 Millionen kg gestiegen, und die Preise der einheimischen Wollen sind infolge dieser Konkurrenz sehr gesunken. In Berlin z. B. wurde im Jahre 1880 das Kilo norddeutscher Mittelware mit Mark 3,53 bezahlt; im Jahre 1886 war das gleiche Produkt bereits auf 2,60 gesunken, und für das Jahr 1897 steht der Preis derselben im statistischen Jahrbuch des Deutschen Reichs mit 2,21 verzeichnet. Dieser Rückgang in den Preisen hat denn auch eine bedeutende Verminderung der Schafzucht im Deutschen Reiche verursacht.

Anfang der 60er Jahre zählte man 28 Millionen Stück; im Jahre 1897 ist der Bestand auf 10,9 Millionen zurückgegangen. Die Folge dieses Rückganges hat der Schafzucht in Deutschland eine Wendung gegeben, indem die Landwirtschaft jetzt ein größeres Gewicht als vordem auf die Fleischerzeugung, und ein geringeres auf die Produktion feiner Wollen legt.

In der Fabrikation von Wollwaren nehmen England, die Vereinigten Staaten, Deutschland und Frankreich eine hohe Stellung ein. Namentlich hat Deutschland sich hierin in den letzten Decennien sehr hervorgethan, während in England ein Stillstand eingetreten ist, der sich sowohl in den Ausfuhrmengen als in den Ausfuhrwerten manifestiert. Den Schutzzollmaßregeln auf dem Kontinent und in den Vereinigten Staaten ist vermutlich ein Teil dieses Rückganges zuzuschreiben.

Außer jenen Textilwaren wären noch die seidenen und halbseidenen Zeuge zu erwähnen, deren deutsche Ausfuhrwerte im Jahre 1895 mehr als 126 Millionen Mark betrugen. England und die Vereinigten Staaten sind die Hauptabnehmer, andere europäische und überseeische Länder nehmen gleichfalls Teil daran. Krefeld und verschiedene andere Städte konkurrieren hierin mit Erfolg gegen Frankreich. In den Jahren 1884 bis 1887 betrug der Gesamtabsatz in Krefelder Seiden- und Halbseidenwaren 334,2 Millionen Mk., wovon in Deutschland für 118 Millionen Mk. verbraucht wurden. Die Einfuhr dieser Fabrikate zählte im Jahre 1895 nur die geringe Ziffer von 17 Millionen Mark.

Der Textilindustrie nahestehend ist die Konfektion, deren Ausdehnung hauptsächlich aus dem Export zu bemessen ist, da für den inneren Verbrauch keine Anhaltspunkte vorhanden sind, wenn man nicht auf die sich durch die Gewerbezählungen ergebenden Arbeitermengen zurückgreifen will, welche indes keinen ganz sicheren Maßstab bieten. Derselbe betrug, unter Abzug einer geringen Einfuhr, im Jahre 1886

84 Millionen Mark, ohne daß sich jedoch seitdem eine wesentliche Vermehrung gezeigt hätte.

Dahingegen hat die Ausfuhr chemischer Produkte sehr zugenommen. Deutschland hat auf diesem Gebiete die meisten übrigen Länder, dank seinen großen Forschern, die seit Justus Liebigs Zeiten unser Land zum Mittelpunkte der chemischen Entdeckungen gemacht haben, überflügelt und die Industrie hat die ihr von der Wissenschaft gebotenen Schätze mit großem Erfolge ausgebeutet. Der Zweige giebt es hier so viele und mannigfache, daß eine Gesamtaufzählung unmöglich ist. Ich werde deshalb nur einige der wichtigsten aufführen: So betrug die Ausfuhr von Anilin, Alizarin, Chlorkalium und sämtlichen anderen chemischen Produkten 305 Millionen Mark. Papier und Papierwaren sind gleichfalls große Exportartikel geworden, die einschließlich Farbdrucksachen, photographischer Papiere und Papierwaren mit 148 Millionen Mark figurieren. Glas und Glaswaren, welche früher stark eingeführt wurden, werden jetzt im Werte von 37 Millionen Mark ausgeführt. Auch Bücher bilden einen starken Exportartikel; sie figurieren in der Ausfuhrliste d. J. 1897 mit 64,4; astronomische, optische und telegraphische Instrumente mit 56 und Klaviere mit 24,6 Millionen Mark. Bei den meisten dieser Artikel ist die Einfuhr gering, so daß ein bedeutender Überschuß der Ausfuhr über jene stattfindet.

Von anderen Industriezweigen seien noch vorab die Branntweinbrennereien und Zuckerfabriken wegen des Einflusses, welchen sie auf die Landwirtschaft ausüben, erwähnt. Diese beiden Zweige sind von der Gesetzgebung durch bedeutende finanzielle Vorteile in der Gestalt direkter und indirekter Prämien bevorzugt worden. Die deutsche Branntweinbrennerei stellt jährlich etwa 3 Millionen Hektoliter reinen Alkohols her, von welchen außer einem ca. 700000 Hektoliter starken, zu gewerblichen Zwecken verbrauchten Quantum etwa 2,2 Millionen Hektoliter zum inländischen Verbrauch kommen. Die Ausfuhr, welche noch im Jahre 1886 einen Betrag von 23,4 Millionen dar-

stellte, ist stetig heruntergegangen und erhob sich in den letzten Jahren nicht über 5 bis 9 Millionen Mark, unter welchen der Hamburger Freihafen mit 1,5, und Westafrika, ohne die deutschen Schutzgebiete, mit 1,5 Millionen Mark figurierten.

Die Rübenzuckerfabrikation hat sich seit der Mitte dieses Jahrhunderts zu einer sehr mächtigen Industrie entwickelt. Bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts wiesen deutsche Chemiker, namentlich Marggraf, auf den in der Rübe enthaltenen Zuckergehalt hin, und in Frankreich wurden im Jahre 1896, auf Achards Anregung, Versuche in größerem Maßstabe unternommen. Durch das Napoleonische Kontinentalsystem veranlaßt, wurden in Frankreich und auf dem Festlande Rübenfabriken errichtet, deren Produkte jedoch noch sehr mangelhaft blieben. Eine in Paris erschienene Karikatur zeigte die Amme des Königs von Rom, die dem gekrönten Kinde eine mächtige Runkelrübe in das Mündchen stopfte und ihm zurief: „Mangez donc, mangez donc, mon petit roi, votre père dit que c'est du sucre“. Nach der Aufhebung der Sperre wurde zwar sehr viel Rohrzucker verbraucht, aber dank den Bemühungen der Chemiker und Techniker wurden mit der Zeit so bedeutende Verbesserungen erdacht, daß der Rübenzucker (soweit der Zuckergehalt und die Krystallisierbarkeit desselben in Betracht kommt) den Kolonialzucker fast übertrifft.

Der Nutzen, welchen die Rübenkultur in den sich mit ihr befassenden Ländern auf die Landwirtschaft ausgeübt hat, ist unverkennbar, denn da zum Rübenbau eine intensive Tiefkultur nötig ist, welche auch den übrigen Früchten zu gute kommt, so haben sich die Erträge derselben sehr gehoben. Allerdings zeigt dieser glänzende Erfolg die Kehrseite, daß die Kleinkultur nicht konkurrenzfähig ist, und infolgedessen der kleine Grundbesitz in den Rübengegenden vom großen stark aufgesogen wird.

Die aus der Rübe gezogenen Zuckererträge sind mit der Zeit enorm gewachsen. Während anfänglich nur ca.

4 Prozent Zucker aus ihr gezogen wurden, betrug der Prozentsatz bereits in der Mitte der 70er Jahre im Durchschnitt etwa 9 Prozent und ist heute auf mehr als 12 Prozent gestiegen. Natürlicherweise variiert der Zuckergehalt je nach der Lage und der Bonität der Felder, sowie der mehr oder minder günstigen Jahreswitterung, welche die Quantitäten gleichfalls beeinflussen, doch kommen eigentlich schlechte Jahre, bei uns wenigstens, nur selten vor, da sich das deutsche Klima vorzüglich zum Bau dieser Frucht eignet. An der Spitze der Kultur steht die preußische Provinz Sachsen mit etwa einem Drittel der gesamten Produktion, außerdem nehmen Posen, Schlesien, Hannover, Braunschweig und Anhalt einen großen Platz in der Produktion ein, während die süddeutschen Staaten verhältnismäßig gering daran beteiligt sind.

Anfänglich war unsere Steuerpolitik nicht auf eine besondere Bevorzugung der Rübenzuckerfabrikation gerichtet; man begnügte sich mit einem verhältnismäßig geringen Schutzzoll auf die ausländische Einfuhr; nachdem man aber die Rüben selbst zu besteuern anfing, eine Maßregel, die mit der Zeit zu großen fiskalischen Erträgen führte, mußte man für die Ausfuhr des im Inlande fabrizierten Zuckers gerechterweise eine Rückvergütung eintreten lassen, die dem auf das Rohprodukt gezahlten Steuerbetrage möglichst gleich kommen sollte. Man nahm deshalb einen den damaligen Zuständen angemessenen Durchschnitts-Prozentsatz als wirkliches Rendement der Rübe an, nach welchem die Rückvergütung erteilt wurde. Als sich dies aber, unter dem Einflusse der verbesserten Fabrikations- und Kulturmethoden, zu einer bedeutenden Höhe steigerte, wurde die geplante Rückvergütung allmählich zu einer hohen Ausfuhrprämie, welche die fiskalischen Erträge bedeutend schmälerte und hierdurch die Ausfuhr künstlich in die Höhe trieb. Denn da die Exporteure für die auszuführenden Quantitäten bedeutend mehr Rückvergütung erhielten, als sie auf die dazu verwendeten Rübenmengen an Steuer eingezahlt hatten, so waren sie imstande, nach dem Auslande weit billiger zu verkaufen,

als im Inlande, und diese Schädigung des Steuerfiskus steigerte sich naturgemäß bei jedem Fortschritt auf diesem Gebiete. Endlich entschloß man sich zu einer Änderung der Zuckerbesteuerung, aber das Schutzzollsystem hatte in Deutschland mittlerweile so große Fortschritte gemacht, daß man unter Hinweis auf die Konkurrenz anderer, gleichfalls durch Ausfuhrprämien unterstützter Produktionsländer keinen Anstand nahm, sich nunmehr ganz offen für die Prämiierung der Ausfuhr zu erklären und die Besteuerung auf dieser neuen Basis gesetzlich festzustellen. Frankreich, Belgien und andere gleichfalls exportierende Länder blieben hierin nicht zurück; auch sie steigerten die Prämien, und der aus dieser Treiberei sich entwickelnde Zustand ist zur Zeit so unhaltbar geworden, daß die Regierungen gerne zu einer internationalen Beseitigung der Prämien greifen möchten, die aber bis jetzt noch nicht erzielt worden ist. Die Vereinigten Staaten, welche selbst Zuckerrüben bauen und verarbeiten, außerdem aber in den Südstaaten und in dem mit ihnen zollvereinigten Hawaii eine große Rohrzuckerkultur besitzen, sahen diese durch die Prämiierung beeinträchtigt und drohen ihrerseits mit Retorsionen. Zwar ist ihr Verbrauch bei weitem größer als ihre Produktion, aber das dort herrschende Hochschutzzollsystem, sowie die Macht der Zuckerringe nimmt keine Rücksicht auf die Interessen der Konsumenten.

Ganz entgegengesetzt liegt die Sache, bis jetzt wenigstens, in England. Bis zum Ende der fünfziger Jahre war die Einfuhr von Rübenzucker zum Schutze der kolonialen Rohrzuckerproduzenten gänzlich verboten. Mit dem Sieg des Freihandelsystems wurde sie gestattet, und schließlich sogar die Zollfreiheit für jede Art von Zucker verfügt. Die Folge war eine Überflutung des Landes mit prämiiertem Zucker, welche zwar die dortigen Raffinerien stark schädigte, manche derselben sogar zum Stillstand brachte, aber nicht allein die Konsumenten mit billigem Zucker versah, sondern auch das Emporblühen vieler zuckerkonsumierender Industriezweige mächtig förderte. Chokoladen, Kakao, Konserven,

Likör und viele andere Fabrikzweige entstanden, vergrößerten und vermehrten sich, und bei den verschiedenen parlamentarischen Enqueten, die auf die Klagen der Raffinadeure und der westindischen Pflanzer von Zeit zu Zeit über diesen Gegenstand eröffnet wurden, stellte sich stets eine sehr bedeutende Vermehrung der in solchen Gewerben thätigen Arbeiterzahl heraus, welche die Abnahme der in den Raffinerien beschäftigten bei weitem übertraf. Die Rohrzuckerindustrie in Westindien litt aber, nicht allein durch die europäische Konkurrenz: ihr Niedergang war hauptsächlich eine Folge ihres veralteten Kultursystems, welches seiner Zeit unter dem doppelten Schutze der Sklavenarbeit und des oben bereits erwähnten Einfuhrverbots den Plantagenbesitzern große Erträge abwarf, aber einer regen Konkurrenz von außen in keiner Weise gewachsen war. Der Umstand, daß viele westindische Großgrundbesitzer gar nicht auf ihren Plantagen, sondern in England leben, und die Verwaltung ihrer Güter durch Angestellte besorgen lassen, trägt zu der schlechten Rentabilität dieser Kultur gleichfalls bei; im übrigen hat sich auf vielen der betreffenden Inseln ein kräftiger Kleinbauernstand aus der schwarzen Bevölkerung herangebildet, welcher mit Vorteil die Kultur anderer tropischer Erzeugnisse, als Kaffee, Gewürze ꝛc. betreibt, und dessen Wohlhabenheit in den letzten zwanzig Jahren stetig gewachsen ist. Nachdem vor etwa zwölf Jahren die damals konservative englische Regierung mit einem Versuch, Ausgleichzölle für prämiierten Rübenzucker einzuführen, an dem Widerstand des Volkes gescheitert war, wird sich ein solcher schwerlich wiederholen, hingegen drängt die jetzige, gleichfalls konservative Regierung stark auf die Beseitigung des Prämiensystems, und die kontinentalen Regierungen scheinen sich derselben geneigter als vordem zu zeigen. Sollte eine Verständigung nicht stattfinden, so wird die englische Regierung möglicherweise ihren Kolonien gleichfalls Exportprämien gewähren wollen. Da der englische Zuckerverbrauch sich unter dem kontinentalen Prämiensystem sehr gehoben hat, so ist bis jetzt im Volke

wenig Neigung vorhanden, dies Geschenk, welches fremde Regierungen, auf Kosten ihrer Steuerzahler, dem englischen Volke so freigebig bieten, zurückzuweisen, um damit den westindischen Pflanzern auf die Beine zu helfen, weshalb die Aussichten auf die Verwirklichung jener schutzzöllnerischen Maßregel nicht sehr glänzend erscheinen. Der englische Konsum hat sich von den Jahren 1870/74 bis zu 1885/89 von 22,6 auf 32,6 kg pro Kopf der Bevölkerung gehoben. Bedenkt man, daß dieser im Deutschen Reiche, dem größten, Zucker produzierenden und exportierenden Lande Europas, nur 7,8 per Kopf beträgt, so kann man hieraus die Höhe des Geschenkes, welches wir den Engländern durch unser Prämiensystem spenden, leicht ermessen. In der That erreicht unser Konsum beinahe die niedrigste Stufe, denn die Vereinigten Staaten verbrauchen 24,5; die Schweiz, welche keine Zuckerindustrie hat, 16,2; Frankreich immerhin noch mehr als wir, nämlich 10,7 pro Kopf. Thatsächlich konsumieren die Länder ohne Rübenkultur mehr Zucker als die dieses Genußmittel produzierenden.

Bei einem Vergleich der Produktionsmassen zwischen dem Rüben- und dem Rohrzucker fällt das Übergewicht des ersteren über letzteren, sowie seine enorme Produktionsvermehrung auf. Im Jahre 1875 betrug die Weltproduktion des Rübenzuckers etwas mehr als 1½ Millionen; im Jahre 1890 hingegen etwas über 3½ Millionen Tonnen, während die Weltproduktion des Rohrzuckers gegen den Anfang der neunziger Jahre auf 2,7 Millionen Tonnen geschätzt wird. Hiervon hatte Cuba mit 530000 Tonnen den Löwenanteil, ist aber durch den dort herrschenden Aufruhr zurückgegangen. Demnächst kommt Java mit 336000 Tonnen. Eine genaue Aufstellung der Produktionen vieler anderer Länder ist, weil der einheimische Konsum nicht zu ermitteln war, schwer durchführbar; sie läßt sich eben nur annähernd schätzen. Fast überall in den zwischen den Wendekreisen und oberhalb und unterhalb derselben liegenden warmen Ländern wird der Zuckerbau mehr oder minder stark betrieben. So z. B. auch in Louisiana,

Natal, Mexiko. Sehr stark produziert Brasilien, das aber infolge des Sklavereiverbots hierin zurückgegangen ist. Auch Queensland, New-South-Wales, China und Ägypten bauen Rohzucker, doch führt letzteres daneben nicht unbedeutend an Rübenzucker, namentlich aus Österreich, ein.

Das Lieblingsgetränk der nordischen Völker, welches schon im grauen Altertum eine hervorragende Rolle bei den Gelagen spielte, das Bier, hat in diesem Jahrhundert seinen Triumphzug durch die ganze Welt gefeiert. Bis zu den Tropen wird es versendet, und selbst in den weinerzeugenden Ländern droht Gambrinus den Bachus zu verdrängen. In Deutschland, welches jetzt als größter Bierproduzent selbst das alte England an Masse, wenn auch nicht an Alkoholgehalt der Fabrikate überragt, ist die Produktion seit 1878 von ca. 29 Millionen auf 38 Millionen Hektoliter gestiegen. In Bayern allein kommen auf den Kopf der Bevölkerung 276 Liter, von welchen 224 Liter dort verbraucht werden.

Auch in England ist die Biererzeugung zwischen den Jahren 1881 bis 1891 von 44 auf 52 Millionen Hektoliter gewachsen. Zu diesem Quantum wurden mehr als 100000 Tons Zucker verwendet, welcher zwar steuerfrei eingeht, für diesen Zweck aber einer Brausteuer unterworfen ist.

In Frankreich haben Produktion, Einfuhr und Verbrauch gleichfalls zugenommen. Während der letztere im Jahre 1839 sich per Kopf auf 10,54 Liter berechnete, ist er seitdem auf 22,5 gestiegen.

Wohl kein organisches Geschöpf hat eine größere Summe von Verfolgungen erlitten als der Tabak, der jetzt in allen Ländern zu einem bedeutenden Konsum-, und in einigen zu einem großen Handelsartikel geworden ist. Gesetze, Verordnungen, Dekrete aller Art sind seit seiner ersten Einführung gegen ihn erlassen worden. Sultan und Papst haben ihn verdammt, Kanzel- und Moralprediger aller Konfessionen und Nationen gegen ihn geeifert; die Mode und die gute Sitte ihn in den Bann gethan; die Polizei ihn nachsichtslos chikaniert, und die die ältesten Einwohner Berlins werden sich noch erinnern, wie in den Straßen und sogar im freien Tiergarten

der gute vormärzliche Bürger seine Cigarre sorgfältig verbergen mußte, um nicht von der Nemesis in der Gestalt des Gendarmen erreicht und ob seiner Frevelthat vor das Gericht geschleppt zu werden. Gegen kein anderes Produkt hat außerdem die Finanzpresse einen so gewaltigen Druck ausgeübt, wie gegen das harmlose, aromatische Kraut, welches sich, trotz dieser Widerstände, alle Länder, Nationen und Stände dienstbar gemacht hat.

Ein Nationalökonom hat einstmals als einzigen Nutzen des Tabaks für die Menschheit dessen Eigenschaft, besteuert werden zu können, bezeichnet. Es ist richtig: er nährt weder, noch löscht er den Durst; daß man ohne ihn bestehen kann, beweisen die Jahrtausende der Civilisation, die seiner Einführung vorangegangen sind. Er ist ein Genuß- und kein Nahrungsmittel; er ist ein Narkotikum, welches aber vor allen anderen seiner Gattung, sofern es nicht in großem Übermaße gebraucht wird, den Vorzug der Harmlosigkeit hat. Die Finanzkunst hat sich seiner allerdings bemächtigt, und man muß geradezu staunen, wenn man die Summen, die aus ihm herausgepreßt werden, überblickt. In England, woselbst man den Tabak ohne Rücksichtnahme auf seine Industrie, die eher unterdrückt als ermutigt wird, als reines Finanzobjekt behandelt, liefert er nahezu £ $10\frac{1}{2}$ Millionen = 210 Millionen Mark jährlich; das französische Monopol bringt eine Nettoeinnahme von 376 Millionen Franks, d. h. über 300 Millionen Mark. Österreich, welches gleichfalls ein Monopolstaat ist, zieht aus ihm 89 Millionen Gulden, während im deutschen Reiche die aus dem Tabak herrührenden Einnahmen sich im Jahre 1894/95 nur auf etwa 57 Millionen Mark beliefen. Viele Anstrengungen sind seitens verschiedener unserer Staatsmänner gemacht worden, um höhere Erträge, welche in größerer Übereinstimmung mit den in anderen Ländern erhobenen stehen, aus ihm zu erzielen; bis jetzt aber ist der Sturm um das Monopol stets zurückgeschlagen worden, obwohl seit den letzten dreißig Jahren erhebliche Erhöhungen in der Besteuerung vorgenommen worden sind.

Der Grund für die Zähigkeit, mit welcher unsere Parlamente dem Andringen der Monopolsschwärmer widerstanden haben, ist nicht allein in der deutschen Vorliebe für das Rauchen zu suchen. So weit dieselbe auch in allen Gesellschaftsklassen verbreitet sein mag, so sind es doch weit gewichtigere Gründe, welche sich der Einführung des Monopols oder jeder anderen Hochbesteuerung des Tabaks entgegenstemmen; derselbe hat sich nämlich im Laufe der Zeit nicht allein zu einem bedeutenden Handels- und Industrie-, sondern auch zu einem nicht unbedeutenden landwirtschaftlichen Kulturzweige herangebildet, dessen Belastung durch eine der englischen oder französischen Methode ähnliche Besteuerung den Verbrauch auf lange Zeiten hinaus stark vermindern, und hierdurch eine Verwirrung in seiner Industrie und seinem Handel herbeiführen würde.

Wie tiefeinschneidend die Erhöhung der Besteuerung auf die in der Tabaksindustrie beschäftigten Individuen wirkt, zeigt sich durch einen Vergleich zwischen verschiedenen Gewerbezählungen, bei welchen sich nach jeder Zoll- und Steuererhöhung eine Abnahme der Arbeiterzahl nachweisen läßt. Mit der Zunahme des Cigarrenrauchens vermehrte sich die Zahl der Kleinbetriebe, denn zu denselben gehört ein sehr einfaches, mit kleinen Mitteln zu beschaffendes Werkzeug und ein ebenso geringes Betriebsmaterial. Einige Centner Tabak verschiedener Sorten, einige hölzerne Pressen, Bretter, Messer und Wannen genügen, um einen Cigarrenarbeiter unter Beihilfe seiner Familie zu ernähren. Die Kleinindustrie prädominiert in diesem Zweige und bietet den Vorteil, daß schwächliche, selbst verkrüppelte Personen, welche fast in keinem anderen Berufe eine Beschäftigung finden würden, sich in ihm ihr Brot verdienen können. Allerdings sind die Löhne, als eine Folge der starken Konkurrenz, die bei diesem leicht zu erlernenden Gewerbe stärker als bei anderen wirkt, sehr niedrig; aber gerade dieser Umstand hat eine Konzentrierung der Industrie, die in anderen Zweigen unvermeidlich ist, verhindert. Die Cigarrenindustrie ist so ziemlich über alle Teile Deutschlands in kleinen Betrieben

verbreitet. Großfabrikanten beschäftigen häufig kleine Cigarrenmacher, die mit der Zeit für eigene Rechnung zu arbeiten anfangen und nicht selten zu selbständigen Meistern werden. Oft auch wird die Cigarrenfabrikation als Nebengewerbe mit der kleinen Landwirtschaft zusammen betrieben.

Auch der Tabaksbau ist in Deutschland vornehmlich Kleinbetrieb, welcher lediglich durch die Beihilfe der Familienglieder rentabel gemacht werden kann, während die bezahlte Lohnarbeit fast niemals einen genügend großen Ertrag abwirft. Die Ausdehnung der bebauten Flächen variiert stark, je nach den mehr oder minder rentablen Erträgen des Vorjahres, ist aber innerhalb der letzten zwanzig Jahre im ganzen nur wenig zurückgegangen. Im Jahre 1894 beschäftigten sich 152262 Pflanzer mit dieser Kultur; durchschnittlich fielen auf jeden derselben 11,54 Ar, d. h. weniger als ¼ Morgen Landes. Aus dieser geringen Zahl läßt sich klar erkennen, daß das landwirtschaftliche Interesse des Tabaksbaues hinter den anderen mit ihm verknüpften zurücksteht, weshalb sich auch manche Stimmen für die Einführung des in England herrschenden Besteuerungssystems, welches den einheimischen Tabaksbau gänzlich untersagt, erhoben haben. Wäre dies vor fünfzig oder sechzig Jahren, zu einer Zeit, in welcher die Kultur noch gering war, durchgeführt, so wären die damit verknüpften Mißstände wenig fühlbar gewesen. Jetzt hingegen beschäftigt dieselbe, wie wir sehen, zu viele Menschen und ist an ihren Hauptstätten zu innig mit der Industrie verknüpft, als daß eine solche Gewaltmaßregel, ohne den Beteiligten große Opfer aufzuerlegen und den Wohlstand der kleinen Leute in manchen Landesteilen zu schädigen, angängig wäre.

Unser Tabakshandel ist sehr groß, und die Gesamteinfuhr betrug, abgesehen von dem sehr hohen, für deutsche Rechnung betriebenen, Durchgangsverkehr allein an unbearbeiteten Tabaksblättern im Quinquennium 1891/95 durchschnittlich 50000 Tonnen jährlich, die einen Wert von 70 bis 80 Millionen Mark repräsentieren. Bremen hat viel von seiner Bedeutung durch den regen Tabakshandel gewonnen,

welchen dieser Hafen mit den Vereinigten Staaten betrieb, und auch Hamburg hat zu einem nicht geringen Teil an demselben sich beteiligt. Rechnen wir die Einfuhr zusammen mit der Produktion, so steht Deutschland, nächst den Vereinigten Staaten, in diesem Verkehrszweig unter allen Ländern am höchsten. Unser Jahresverbrauch an Rohtabak, der zu Fabrikaten verarbeitet wird, belief sich innerhalb der letzten Jahre auf zwischen 72 bis 93 Tausend Tonnen oder etwa 3 Pfund pro Kopf.

Zum Schlusse seien noch einige Ziffern mitgeteilt, welche aus der letzten Gewerbezählung (1895) entnommen sind. Dieselben geben einen Begriff von der jetzigen Ausdehnung der Industrien und ihrer weittragenden Bedeutung für den Volkswohlstand. So beschäftigte z. B. das Berg- und Hüttenwesen 567000 erwerbsthätige Menschen (die Besitzer, Beamte und Arbeiter eingeschlossen), zu welchen noch 1270000 Angehörige ohne Hauptberuf, die also von den vorher aufgezählten ernährt werden, zu zählen sind. In der Metallverarbeitung waren 862000 Menschen beschäftigt, und außerdem 385000 in der Maschinenindustrie. Die chemische Industrie, einschließlich der Leuchtstoffe, Fette, Öle 2c., figuriert mit ca. 145000, die Papier- und Lederindustrie mit mehr als 200000, und die Textilindustrie mit 945000 erwerbsthätigen Individuen. Die gesamten zum Berg-, Hütten-, Industrie- und Bauwesen zu zählenden erwerbsthätigen Individuen sind 8,2 Millionen stark, mit einer Angehörigenzahl von 11,6 Millionen, zusammen also etwa 20 Millionen, oder etwa 2 Millionen Menschen mehr als die Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht, Forstwirtschaft und Fischerei, nebst ihren Angehörigen, zählten.

Der Handel, die Handelskrisen und die Börse.

Die innigen Wechselbeziehungen zwischen der Industrie und dem Handel lassen eine getrennte Behandlung dieser beiden Verkehrszweige kaum zu, wie wir denn auch bei der Besprechung der Industrie bereits die wichtige Rolle, welche ihre Erzeugnisse im Welthandel spielen, kennen gelernt haben. Nicht minder bedeutungsvoll sind aber die Produkte der Landwirtschaft, die Nahrungs- und Genußmittel, vor allem das Getreide, sodann Wein, Kaffee, Gewürze aller Art, welche die Industriestaaten nicht genügend oder überhaupt nicht produzieren. Zwischen diesen Bezügen und den Fabrikaten der Industriestaaten findet, sofern er nicht durch künstliche Hindernisse erschwert wird, ein lebhafter Austausch statt. Die meisten Industriestaaten führen mehr Waren ein als aus, während diejenigen Länder, deren Industrien noch in der ersten Entwickelung begriffen sind, oder welche ausschließlich Landwirtschaft betreiben, bei den kapitalsreichen Völkern Anleihen zu machen genötigt sind und ihnen ihre Zinsschulden durch die Ausfuhr ihrer Produkte zurückzahlen. So zeigen denn auch die europäischen Hauptstaaten, mit Ausnahme Österreichs und Rußlands, eine größere Einfuhr als Ausfuhr. England führte im Jahre 1893 beinahe doppelt soviel ein als aus. Deutschland und Frankreich zwar nicht ebenso bedeutend, doch immerhin beträchtlich, während in den Vereinigten Staaten, trotz ihrer großen Konsumfähigkeit, die Ausfuhr die Einfuhr

übersteigt. Die großen Zinsbeträge, welche sie dem Auslande schulden und das die Einfuhr erschwerende Hochschutzzollsystem sind der Hauptgrund für diese Erscheinung.

Das für alle civilisierten Nationen unentbehrlichste Lebensmittel, das Getreide, spielt in der modernen Handelsbewegung eine der hervorragendsten Rollen. Vor allen sind es die Vereinigten Staaten, welche durch das Vorschreiten ihrer Kultur nach dem Westen als das bedeutendste Produktionsgebiet figurieren und hierin selbst Rußland überflügelt haben. Während die mit Weizen bebauten Kulturflächen im Jahre 1849 nur 8 Millionen Acres betrugen, waren sie im Jahre 1889 auf 38 Millionen angewachsen. Noch höher stellte sich sogar der Maisbau. Dabei ist zu bemerken, daß sich seit der Mitte der achtziger Jahre kein sehr wesentlicher Fortschritt, eher sogar eine Stagnation in der Ausdehnung der Anbauflächen gezeigt hat, weil trotz der Bevölkerungszunahme und der mit derselben verbundenen inneren Konsumfähigkeit andere Länder in einen starken Mitbewerb eingetreten sind. Ein wirklich intensiver Bau findet übrigens in den westlichen Staaten, die den Hauptbetrag der Ausfuhr liefern, nicht statt. Enorme Flächen werden in Angriff genommen, vermittelst Maschinen bebaut und beerntet, ohne daß auf eine rationelle Düngung der weit ausgebreiteten Ländereien geachtet werden kann. Sehr oft läßt man das Stroh auf den Feldern abbrennen, um es als einzige Düngung zu verwenden. Bei der Ausfuhr spielen die Frachtsätze selbstverständlich eine große Rolle, und die Ausbildung der Seeschiffahrt hat dieselben in einem hohen Grade verbilligt. Im Jahre 1884 waren die Frachten per Eisenbahn und Dampfer von Chikago nach Liverpool 44,28 per 100 kg, im Jahre 1889 dagegen nur 39,58 Cents; die nach Hamburg und Stettin schwankten innerhalb derselben Zeit zwischen 52 und 64 Cents, doch ist seitdem eine Steigerung eingetreten. Zu einer Zeit waren die Wasserfrachten per Segelboot zwischen Chikago und Liverpool sogar bis auf 16—17 Cents heruntergegangen. Von großer Wichtigkeit sind auch die Aus- und Einladevorrichtungen,

deren maschinelle Thätigkeit die Transporte sehr verbilligt; nicht minder aber ist das Belehnungswesen, durch welches zwischen 80—90 % der Werte dem Absender oder dem Händler zur Verfügung gestellt werden, eine Erleichterung für den Handel. Von allen europäischen Ländern ist Großbritannien der weitaus größte Abnehmer für amerikanische Brotstoffe und Mahlprodukte, denn es bezieht etwa 60 % der Gesamtausfuhr.

Nächst den Vereinigten Staaten ist Rußland, welches sogar die Ausfuhr derselben in einzelnen, der Konjunktur besonders günstigen Jahren überflügelt hat, das bedeutendste Exportland. Während die Weizenausfuhr zwischen 1851 — 1855 durchschnittlich nur 6,6 Mill. Hektoliter betrug, stieg sie zwischen 1881—85 auf 25,9 und in einem noch viel bedeutenderen Verhältnisse bei Roggen, Gerste und Hafer. Als wichtige Getreideausfuhrländer wären noch Österreich-Ungarn, Rumänien, Kanada, Australien, Argentinien und Britisch Ostindien zu gedenken. Das letztere tritt seit dem Jahre 1873 als Mitbewerberin in der europäischen Einfuhr auf. Für die Vereinigten Staaten ist es ein starker Konkurrent geworden, denn seine Anbauflächen betragen etwa ²/₃ des in ihnen bebauten Areals, und die Bedürfnislosigkeit der dortigen Arbeiter, sowie die Währungsverhältnisse sind der Ausfuhr günstig, doch ist dieselbe, der unvollkommenen Transportmittel und anderer Ursachen halber, sehr schwankend. Die Reisausfuhr Ostindiens ist gleichfalls sehr groß. Auch die Ausfuhr von Jute, welches in der Textilindustie eine bedeutende Rolle spielt, hat einen großen Umfang erreicht.

Die Fleischausfuhren der Vereinigten Staaten, sowohl von lebendem Vieh als auch von Fleischteilen, Schmalz und in Büchsen eingemachten Konserven, sind sehr bedeutend und wegen der Leichtigkeit, mit welcher in vielen Teilen des Landes die Viehfütterung vorgenommen werden kann, von großem Einflusse auf die Ernährung der Bevölkerungen geworden. Namentlich partizipiert England, welches selbst nur sehr gering ausführt, daran in hohem Maße, während Deutschland zwar gleichfalls einführt, dabei aber immerhin

noch eine große Ausfuhr von lebendem Vieh, namentlich von Schafen, betreibt. Die Vieh- und Fleischausfuhr der Vereinigten Staaten bewertete sich im Jahre 1874/75 auf 41 Mill. Dollar und stieg, unter Fluktuationen, im Jahre 1889/90 bis auf 109 Mill. Dollars. An lebendem Rindvieh wurden im letzteren Jahre ca. 395000, an Schweinen 91148 Stück ausgeführt.

Von fast ebenso großer Bedeutung ist die Ausfuhr aus der Argentinischen Republik, aus Uruguay, Venezuela, Paraguay. Alle diese Länder besitzen enorm große Grasflächen, welche eine billige Züchtung zulassen, aber nur eine geringe Fleischqualität produzieren, während Kanada sehr gutes, fettes Vieh züchtet und hauptsächlich England mit demselben versorgt. Die australische Fleischausfuhr hat sich zwischen den Jahren 1885 bis 1889 durchschnittlich auf etwa 1 Mill. £ St. gestellt, worunter das gefrorene Fleisch eine bedeutende Stelle einnimmt. Durch die Gefriervorrichtungen auf den Schiffen wird das Fleisch in einem so frischen Zustande herübergebracht, daß es dem von frisch geschlachtetem Vieh eine bedeutende Konkurrenz bietet. Trotz der in England davon eingeführten großen Mengen scheinen sich aber die verwöhnten besseren Stände schwer daran gewöhnen zu wollen; dem Volke allerdings bietet das gefrorene Fleisch eine billigere Nahrung als das dort gezüchtete, allerdings schmackhaftere

Deutschland führt an Fleisch etwa im Werte von 34 Millionen Mark mehr ein als aus, eine für die Ernährung seiner sich stetig mehrenden Bevölkerung wichtige Erscheinung, die aber den Viehzüchtern hindernd in den Weg tritt, weshalb denn auch unter dem Vorwande, daß die Kontrolle in den Ursprungsländern keine genügende Garantie für die Gesundheit des dort geschlachteten Viehs biete, bei der Grenzüberschreitung mancherlei Erschwerungen stattfinden. Von europäischen Staaten, welche eine bedeutendere Ausfuhr als Einfuhr zeigen, wären noch Österreich-Ungarn, Dänemark, die Niederlande, Schweden, Serbien und Rußland hervorzuheben.

Unter den Genußmitteln spielen Kaffee, Thee und Wein im Welthandel eine hervorragende Rolle. Die ersteren beiden, welche vor 200 Jahren in Europa fast unbekannt waren, haben sich in den Kulturländern so stark eingebürgert, daß namentlich der Kaffee in Deutschland, Frankreich und Italien fast in keiner Haushaltung fehlt, oder wenigstens durch Surrogate in ihnen vertreten ist, während der Thee in England und Rußland zum allgemeinen Getränk, selbst des ärmsten Teils der Bevölkerung geworden ist, und dort in unglaublich großen Quantitäten getrunken wird.

Der Kaffee, das dem Orient entstammende Gewächs, hat von dort aus einen großen Teil der in den Wendekreisen oder ihnen nahe gelegenen Weltteile erobert. Eine Schätzung seiner Produktion ist wegen des Mangels einer Statistik über den in seinen Ursprungsländern stattfindenden Verbrauch nur annähernd möglich, doch ist die Ausfuhr sehr bedeutend und betrug z. B. aus Brasilien, welches jetzt wohl die größten Quantitäten hervorbringt, im Jahre 1888/89 ca. 384000 Tons. Nächst diesem sind die holländisch-ostindischen Kolonien die bedeutendsten Provenienzen, doch wetteifern Amerika, Asien und Afrika sämtlich bei seinem Anbau. Die größten Quantitäten gehen nach den Vereinigten Staaten. Hinsichtlich des Verbrauchs pro Kopf der Bevölkerung stehen die Niederlande mit 4,85 kg an der Spitze; das Deutsche Reich begnügt sich mit 2,38 und England steht tief unten, mit nur 0,37. Dort verdrängt der Thee den Kaffee, denn von jenem sind im Jahre 1890 2,229 kg pro Kopf verbraucht worden gegen 1,658 kg im Jahre 1870. Das Deutsche Reich steht mit 40 g per Kopf tief unten in der Skala, doch hat sich das angenehme, belebende und unschädliche Getränk auch hier innerhalb der letzten Jahre mehr als früher eingebürgert. Während früher der Thee ausschließlich aus China bezogen wurde, liefert jetzt Ostindien, welches seit den fünfziger Jahren die Kultur der Pflanze eingeführt hat, bereits ansehnliche Quantitäten.

Das edelste aller Genußmittel, der Wein, welches schon vor langen Jahrtausenden Dichter und Prosaiker begeistert

hat, ist seit altersgrauer Zeit ein reger Handelsartikel gewesen. In Frankreich muß seine Kultur uralt sein, denn Brugsch berichtet von großen Sendungen dieses Getränkes, die von der Garonne aus nach Ägypten gingen. Auch jetzt noch nimmt Frankreich die erste Stelle im Weinhandel ein, obwohl es hinsichtlich des produzierten Quantums infolge der durch die Reblaus verursachten Schädigungen eine Zeitlang hinter Italien und Spanien zurückstand.

Aus diesem Grunde stieg dort die Einfuhr fremdländischer Weine, als Ersatz für die großen Ausfälle sehr bedeutend. Im Durchschnitt der Jahre 1870/74 betrug sie nur 426000 Hektol.; im Jahre 1887 dagegen 12,2 Mill., und im Jahre 1890 noch immer 10,8 Millionen. Die Ausfuhr hingegen ist in den obengenannten Jahren von 3,3 Mill. auf 2,2 Mill. Hektol. gesunken. Da jedoch die Werte der ausgeführten Quantitäten durch den starken Ausfall in der Produktion sehr stiegen, so ist der pekuniäre Verlust nicht so bedeutend gewesen, als man anzunehmen berechtigt war. Gleichzeitig mit der verminderten Produktion stieg die Fabrikation der Weinsurrogate aller Art, namentlich der aus getrockneten Trauben und Trestern angefertigten Getränke. Im Jahre 1889 wurde durch eine hierüber eingeleitete Enquete konstatiert, daß 278 Kunstweinfabriken mehr als 3,3 Mill. Hektol. Getränke anfertigten, die unter der Bezeichnung Wein in Frankreich sowohl, als von dort ausgehend, im Auslande konsumiert wurden. Durch eine neu eingeführte Art der Besteuerung ist jedoch diese Ziffer seitdem gefallen.

Die Bodenbeschaffenheit und die klimatischen Bedingungen sind in Österreich-Ungarn dem Weinbau äußerst günstig, und die Ausfuhr des Produktes, namentlich nach Frankreich, hat sich sehr gehoben. Ihr Wert war im Jahre 1888 bis auf 21½ Mill. österr. Gulden gestiegen. Ebenso muß Portugal als besonders stark produzierendes Land aufgeführt werden.

Obwohl der Weinbau im Deutschen Reiche, der bebauten Bodenfläche nach, hinter den obenangeführten weit zurücksteht, so ist doch der Wert desselben durch die vor-

zügliche Qualität seiner Produkte ein sehr hoher. Mehr vielleicht, als in anderen weinproduzierenden Ländern schwanken hier die Produktionsmengen; sie waren z. B. im Jahre 1885 bis auf 3,7 Mill. Hektol. gestiegen, während sie im Jahre 1891 nur 0,7 Mill. Hektol. betrugen, aber die Produkte der besseren Lagen sind gesuchte Ausfuhrobjekte. Durchschnittlich betrug dieselbe im Decennium 1881—1890 etwa 18,5 Mill. Mark, während sich die Einfuhr bis auf etwa 38 Mill. Mark im selben Zeitraum erhob. Außer den vorerwähnten Provenienzen wäre noch Griechenland als ein weinerzeugendes Land, dessen Ausfuhr stetig zunimmt, zu erwähnen. Die Vereinigten Staaten erweitern ihr Weinland ebenfalls bedeutend, und im Jahre 1890 wurde bereits ein Areal von mehr als 40000 Acres bebaut. Der Export ist jedoch gering und befindet sich sogar im Rückgange. Die Einfuhr ist, der sehr hohen Zölle wegen, nur auf die feinsten Sorten beschränkt. In ähnlicher Weise bemühen sich die australischen Staaten den Weinbau zu fördern, und nicht ohne Erfolg, denn das bebaute Areal hat sich vom Jahre 1885 bis 1890 verdoppelt.

Einen sehr wichtigen Faktor des Welthandels bildet das Petroleum, ein Produkt welches vor ca. 40 Jahren kaum dem Namen nach bekannt war, aber jetzt als Beleuchtungsmittel nicht allein die anderen Ölarten zurückgedrängt hat, sondern auch dem Gas eine nicht unbedeutende Konkurrenz macht. Die Hauptfundorte für dasselbe sind die Vereinigten Staaten und Rußland. In den ersteren hat sich ein Trust gebildet, der mächtig genug ist, um den Weltpreis zu bestimmen. Bis jetzt ist sein mächtigster Konkurrent die russische Produktion, welche zwar dem vorerwähnten Trust noch nicht beigetreten ist, aber durch die Preiserhöhung, welche dieser verursacht hat, sehr bedeutende Gewinne einheimst.

Palm- und Palmnußöl, Ölkuchen, Palmkerne, Baumwollensamenöl sind im Jahre 1895 im Betrage von ca. 65 Mill. Mark ins Deutsche Reich, meist aus den Tropenländern eingeführt worden, und kommen zum Teil der

Landwirtschaft als Mästungsmittel zu gute, während die große Einfuhr von Düngstoffen: als Superphosphate, Guano, Chilisalpeter und andere, ihre Produktion fördert und erleichtert.

Schon aus der obigen, immerhin nur oberflächlichen Darstellung des Handelsverkehrs, geht die Wichtigkeit seiner Funktionen hervor. Der intensive Austausch zwischen den Erdteilen hat der modernen Gesellschaft ein eigentümliches Gepräge erteilt, welches sie von den älteren specifisch unterscheidet. Auch das Altertum und das Mittelalter hatten, so weit die Erdteile damals entdeckt waren, eine Weltwirtschaft, die sich jedoch von der jetzigen durch eine weit geringere Ausdehnung unterschied. Die von fernher bezogenen Produkte bestanden damals meist aus Gegenständen, die nur wenigen Klassen zugänglich waren, während die weit ausgedehnte Fläche des heutigen Verkehrs allen Teilen der Gesellschaft zu gute kommt und den Lebensstand aller Klassen erhöht hat. Kolonialwaren aller Art, welche im vergangenen Jahrhundert noch als Luxusgegenstände betrachtet und nur von den Reichen konsumiert wurden, sind zum Gemeingut geworden; die uns durch den Weltverkehr zugebrachten Getreide- und Fleischmengen ernähren das Volk reichlicher, als in den alten Zeiten, und dienen zugleich als Regulatoren der Preise. Die Kleidung wird durch die Importe von Textilstoffen verbilligt, und die Industrie durch ihre Verwendung belebt. Durch den sich mehrenden Austausch werden beständig neue, vorher unbekannte Industrien ins Leben gerufen, welche tausenden von Arbeitern Beschäftigung geben und eine große Mannigfaltigkeit in den Betrieben hervorrufen. In einem späteren Kapitel wird den Wirkungen dieser veränderten Verhältnisse auf die Arbeiterwelt Raum gegeben werden; daß diese sich aber unter denselben gehoben hat, kann keinem Zweifel unterliegen.

Zwischen den Jahren 1860 und 1873 hatten sich die Beträge des Welthandels mehr als verdoppelt, sie waren von 29 auf 73 Milliarden Mark, allerdings unter verschiedenen Fluktuationen gestiegen. Zwischen 1873 und

1886 war zwar ein periodischer Rückgang wahrnehmbar, doch zeigen die fünfjährigen Durchschnitte dennoch eine stetige Steigerung gegen die vorhergehenden Quinquennien.

Seit dem Anfange dieses Jahrhunderts hat sich die Menschenzahl in den Kulturländern verdoppelt, und schon aus diesem Zuwachse ließe sich die enorme Erweiterung des Welthandels erklären, wenn nicht noch andere Momente gleichfalls auf seine Steigerung eingewirkt hätten. Der schon weiter oben gedachten Erhöhung des allgemeinen Lebensstandes, sowie dem großartigen Ausbau der Transportmittel, welche eine Unsumme von Materialien verschlangen, ist ein Teil dieser Erscheinung zuzuschreiben. Hierdurch aber mußte die Thätigkeit des Bankgeschäftes eine bedeutende Erweiterung und sogar eine gänzliche Umgestaltung erfahren, denn alle jene Errichtungen bedurften der Hilfe der Banken.

Gehen wir nunmehr zum modernen Bankwesen über, durch welches gewissermaßen eine Bilanz des Weltverkehrs gezogen werden kann, weil alle größeren Transaktionen desselben durch die Vermittelung der Banken ausgeglichen werden. Da der Warenaustausch sich nicht, wie im primitivsten Handelsverkehr, direkt bewirken läßt, und die Tilgung der Schulden durch Barzahlungen in Edelmetallen bei großen Beträgen und Entfernungen schon der Beschwerlichkeit und Unsicherheit halber ausgeschlossen ist, so müssen die Ausgleichungen durch Wechsel, Checks und ähnliche Dokumente bewirkt werden, deren Vermittelungen das Bankgeschäft übernimmt. Mit der Ausdehnung dieses Verkehrs sind in allen Ländern Centralinstitute entstanden, die, ganz oder teilweise durch Privatkapital gebildet, einer direkten oder indirekten Leitung durch Staatsbeamte unterworfen sind. So wird z. B. die Reichsbank von Reichsbeamten unter der Kontrolle eines Reichskuratoriums, das vom Kaiser und dem Bundesrat ernannt wird, geführt. Ein Ausschuß, den die Aktionäre ernennen, hat nur Begutachtungen zu erteilen, ohne einen direkten Einfluß auszuüben. Die Funktion dieser Centralbanken ist für den Gesamtverkehr des Landes von sehr weittragender Be-

deutung, da sie denselben zu regeln und zu überwachen haben und ihn durch die Herabsetzung oder auch die Erhöhung der Diskontosätze, je nach Bedürfnis, zu beleben oder zu hemmen imstande sind. Alle übrigen Bankinstitute des Landes, große sowohl wie kleine, werden daher in ihrer Thätigkeit in hohem Grade durch die Centralbanken beeinflußt. Das Bankgeschäft vermittelt aber nicht allein den Ausgleich der gewöhnlichen geschäftlichen Forderungen: alle großen Unternehmungen können nur mit seiner Beihilfe zustande kommen. Staats-, Kommunal-, Provinzial- und Kreisanleihen; Gründungen von Aktien-, Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften erheischen sämtlich die Vermittelung solcher Bankinstitute, welche die Sammelstellen für die anzulegenden freien Kapitalien bilden und durch ihre weitverzweigten Verbindungen diesen Verkehr erleichtern. Bis zu welcher Höhe sich der Betrag solcher Emissionen erheben kann, werden wir späterhin bei der Besprechung der Handelskrisen kennen lernen, aber selbst in der verhältnismäßig ruhigen Zeit zwischen 1890 und 1895 betrugen die Emissionen der Welt, die durch Konversionen vorgenommenen Kapitalsverlegungen nicht gerechnet, etwa 4 Milliarden Mark jährlich. Von diesen Beträgen fielen 42 % auf Staats- und Kommunalanleihen, der Rest hingegen auf industrielle Unternehmungen der verschiedensten Art. Wie sollten sich solche Unsummen durch Geldaustausche allein bewirken lassen?

In der That bilden zwar die Beträge der geprägten und der ungeprägten Edelmetalle die Basis aller solcher Operationen, aber der Austausch wird durch die Geldsurrogate, d. h. durch Banknoten, Wechsel, Checks und ähnliche Tauschinstrumente vollzogen. Der Umlauf von Noten und Papiergeld betrug in Europa und den Vereinigten Staaten im Jahre 1893, etwa 16 Milliarden Mark, während der metallische Barschatz dieser Länder, insoweit er in den Banken niedergelegt war, sich auf 10,7 Milliarden belief. Neben dem Notenumlauf, welcher den Bedarf nach Austauschmitteln nicht decken würde, spielt aber der Wechsel-

verkehr eine bedeutende Rolle. Der Wechselbestand bei 7 verschiedenen Centralbanken belief sich am 31. Dezember 1893 allein auf 10,2 Milliarden Mark. Bedenkt man, daß die andern Banken an demselben Tage gleichfalls sehr hohe Beträge an Wechseln in ihren Portefeuilles haben mußten, so läßt sich auf einen enorm hohen Totalbetrag der Weltjahresumsätze schließen.

Als eine sehr große Erleichterung für die Regelung der Austauschbeträge hat sich der Giroverkehr mit seinem Checksystem bewährt, indem sehr hohe Beträge, welche sonst durch bares Geld oder Noten ausgeglichen werden müßten, vermittelst dieser Einrichtung durch einfache Übertragungen von einem auf das andere Konto getilgt werden.

Die deutsche Reichsbank hat einen sämtliche Bankstellen umfassenden Giroverkehr, der die interlokalen sowohl, wie die lokalen Überweisungen vermittelt und hierdurch Deutschland gewissermaßen zu einem einzigen großen Bankplatz umgewandelt hat. Im Jahre 1893 betrugen die Einnahmen und Ausgaben auf Giro-Konto, zusammen ca. 41 Milliarden Mark, die durchschnittlichen Giro-Guthaben: 249 Millionen Mark.

In London wurde das erste Clearinghouse (d. h. die Abrechnungsstelle, auf welcher die Bankhäuser die aufeinander laufenden Zahlungsanweisungen gegenseitig austauschen und soweit die Einlösung durch Geld oder Noten ersparen) schon im Jahre 1775 von einer beschränkten Anzahl der besten Cityfirmen gegründet. Diese Gesamtumsätze beliefen sich im Jahre 1817 nur auf 880 Millionen £ St., im Jahre 1890 betrugen sie 7,8 Milliarden £ St.; seitdem haben sie sich um etwas verringert. Ähnliche Einrichtungen bestehen jetzt auf vielen Gebieten, so z. B. auch bei den Eisenbahnen, die gleicherweise ihre gegenseitigen Forderungen vermittelst einer gemeinschaftlichen Abrechnungsstelle ausgleichen. Alle solche Erleichterungen wirken naturgemäß auf eine starke Erweiterung des Verkehrs hin, und da die Centralbanken, vermittelst ihrer Ausdehnung über das ganze Land, wohl imstande sind, die Verhältnisse und das Geschäfts-

11*

gebahren ihrer Kunden zu überwachen, so würde ein Mißbrauch des gewährten Kredits ausgeschlossen sein, wenn die verwickelten Verhältnisse des Verkehrswesens stets klar zu übersehen wären. Daß dies aber nicht immer der Fall ist, beweisen die Krisen, die sich von Zeit zu Zeit wiederholen.

Wenn sich der Verkehr, durch irgend welche Ursachen getrieben, plötzlich in ungewohntem Maße steigert, so findet in der Regel nach einiger Zeit eine mehr oder minder starke Reaktion statt. Die Güterproduktion, welche durch hohe Preise und starke Gewinne veranlaßt, größere Dimensionen als in ruhigen Zeiten angenommen hatte, übersteigt sodann die Verbrauchsfähigkeit. Ein Sinken der Preise und gleichzeitig der Löhne findet statt. Das Letztere wirkt wiederum nachteilig auf den Konsum ein, und dieser Zustand der Depression dauert an, bis sich die Vorräte um so viel vermindert haben, daß die Nachfrage das Angebot fühlbar übersteigt. Das Kapital, welches sich scheu zurückgezogen hatte, faßt sodann Mut zu weiteren Unternehmungen, und die Erwerbsthätigkeit regt sich aufs neue.

Solcher Krisen hat dieses Jahrhundert viele erlebt, und es steht zu erwarten, daß die sich mehrende Konzentration des Verkehrswesens eine Wiederholung derselben eher fördern als verhindern wird. Die Ringe, Koalitionen, Trusts und andere Vereinigungen der Großindustrien, welche sich zur Aufrechterhaltnng der Preise gebildet haben und weiter bilden, vermögen die Gesetze des Angebots und der Nachfrage auf die Dauer nicht zu unterbrechen. Weniger noch vermag dies der Eingriff der Staatsgewalt durch Gesetze oder Verwaltungsregeln, so sehr diese auch neuerdings zur Mode geworden sind. Die Utopie der Socialisten, welche die Produktion uud den Verbrauch von oben herab regeln zu können vermeint, scheitert an dem Wirken der Naturgewalten, denn eine jede übergroße oder jede ungenügende Ernte würde Striche durch die feingedachtesten Berechnungen ziehen und sie ad absurdum führen. Um die Welt in jenem Sinne harmonisch zu dirigieren, müßte ihr

Kapellmeister nicht allein allweise, sondern auch allmächtig sein. Solange die Kultur besteht, haben die Ernten einen starken Einfluß auf den jeweiligen Wohlstand der Länder ausgeübt. Allerdings sind Kriege, verkehrte Geldwirtschaft und ähnliche Vorkommnisse gleichfalls von Bedeutung für das Wohl oder Wehe der Gesellschaft gewesen, aber die Krisen der Neuzeit unterscheiden sich von den älteren durch eine häufigere Wiederkehr, eine größere geographische Ausdehnung und eine heftigere Wirkung auf alle Gesellschaftsklassen. Die Krisen sind die unvermeidlichen Begleiterinnen des durch die riesige Ausdehnung der modernen Verkehrsmittel getriebenen Welthandels; aber so mächtig ihre Erschütterungen auch oft bis in die weiteste Ferne wirken, denn die Weltteile sind durch den Verkehr so eng mit einander verbunden, daß jeder Schlag, der den einen trifft, sich auf die anderen sympathisch fortpflanzt, so ist die Dauer ihrer Einwirkung doch kürzer als es ehedem der Fall war, weil die Erzeugung neuer Güter jetzt rascher vor sich geht, und die Kapitalsbildung, selbst während der Krisen, nicht ruht.

Gerade aus ihrer häufigen Wiederholung läßt sich dies nachweisen. Innerhalb der letzten vierzig Jahre haben wir zwei schwere Weltkrisen, die von 1856 und 1873, erlebt. Daneben aber liegen noch verschiedene sehr starke lokale Krisen, wie die der sogenannten Cotton Starvation vom Jahre 1862 und eine andere vom Jahre 1866 in England; eine belgische, und außerdem der französische Bontoukrach in Paris; der diversen nord- und südamerikanischen gar nicht dabei zu gedenken. Alle diese Störungen wurden verhältnismäßig schnell überwunden.

Ich werde hier nur auf die große Krise vom Jahre 1873 näher eingehen, nicht allein, weil sie ein typisches Bild der Auswüchse des Verkehrs abgiebt, sondern auch, weil dieses Ereignis mit unserer politischen Entwickelung eng verknüpft und von ihr beeinflußt worden war.

Der preußisch-österreichische Konflikt des Jahres 1866 gab das Signal zu dem deutsch-französischen Kriege von 1870; aber so umwälzend diese beiden Katastrophen auch auf die

politischen Verhältnisse Europas einwirkten, so beeinflußten sie anfänglich die Verkehrs- und Handelsverhältnisse durchaus nicht hemmend, ja es schien sogar, als ob dieselben durch die Neugestaltung Europas einen neuen Aufschwung genommen hätten.

Sicher hatte der Ausschluß aus Deutschland, die Cession Venetiens an Italien und der Ausgleich mit Ungarn das österreichische Kaisertum, trotz der demütigenden Niederlagen, welche diesen Ereignissen vorangingen, von einem drückenden Alp, der Jahrzehnte lang auf ihm gelastet und seine kulturelle Entwickelung arg beeinflußt hatte, befreit. So schmerzlich auch der österreichische Stolz diese Schläge empfinden mußte, so datiert doch erst von dieser Unglücksperiode her die finanzielle Regeneration des großen Länderkomplexes und Nationalitätsbündels, welches die habsburgische Krone beherrscht. Ihre Länder und Völker hatten nunmehr die genügende Muße, sich zu sammeln und durften den Stürmen, deren nahenden Ausbruch die sich im Westen Deutschlands auftürmenden Wolken verkündeten, mit vergleichsweiser Ruhe entgegensehen.

Eine brillante Ernte eröffnete im Jahre 1868 der österreich-ungarischen Ausfuhr die Thore nach dem europäischen Westen, aber sie zeigte gleichzeitig die Notwendigkeit einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes, welches sich als unzulänglich erwiesen hatte. Eine beträchtliche Anzahl neuer Eisenbahnunternehmungen in Böhmen, Galizien, Österreich und Ungarn eröffnete den Gründungsreigen, welcher innerhalb der nächsten fünf Jahre zu einem bacchantischen Tanze ausarten sollte.

Beim Beginne des Jahres 1868 bestanden in Budapest nur 21 Aktiengesellschaften mit 30 Millionen Gulden Kapital; im September 1869 war ihre Zahl bereits auf 64 herangewachsen, mit einem Nominalkapital von 135 Millionen Gulden, auf welches in Wirklichkeit 100 Millionen Gulden eingezahlt worden waren. Dies war jedoch ein Kinderspiel gegen die darauffolgende Gründerperiode; denn trotz verschiedener, durch die österreichische

Nationalbank verursachter Hemmungen, als Diskonterhöhungen, Reportkündigungen, Einschränkung des Belehnungsmaximums, griff in beiden Teilen des Reiches die Gründungssucht mehr und mehr um sich und wurde nach der Beendigung des deutsch-französischen Krieges durch den Schwindel, der sich nunmehr auch in Deutschland entwickelt hatte, lebhaft unterstützt.

Zwischen den Jahren 1867 und 1873 erteilte die österreichische Regierung die staatliche Konzession an 1005 Aktiengesellschaften, welche mit einem Nominalkapital von mehr als 4000 Millionen Gulden gegründet worden waren. Diese Thatsache liefert gleichzeitig einen schlagenden Beweis, welch geringen Einfluß eine staatliche Kontrolle gegen den Ausbruch derartiger Epidemien auszuüben imstande ist; denn ebensowenig wie in Preußen die nach dem alten Gesetze zur Bildung von Aktiengesellschaft notwendige Regierungskonzession und die Kontrolle eines von ihr eingesetzten Regierungskommissars die Gründungskatastrophe vom Jahre 1856 verhindert hatte, fand dies späterhin in Österreich statt. Die meisten jener Projekte kamen allerdings nicht zur wirklichen Ausführung — aber sie wurden erst von ihren Urhebern zurückgezogen, nachdem sich diese nebst ihrem Anhange an der Agiotage der an den Börsen gehandelten Scrips gemästet und hunderte von Spekulanten ruiniert hatten.

Dies waren jedoch nur die Vorwehen, denn zur eigentlichen Katastrophe kam es in Wien erst im Jahre 1873, also zwei Jahre nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges. Unmittelbar nach dem Frieden folgte ein enormer Aufschwung des Handels und der Industrie. Eine neue, nie vorher erlebte Prosperität schien in Deutschland mit den eroberten Trophäen eingezogen zu sein; aber es war Hexengold, das sich bald genug in dürre Blätter und Schlimmeres verwandelte, und die alte Erfahrung bestätigte, daß Arbeit allein dauerndes Vermögen erzeugt, während Vermögensverschiebungen, wie sie

der Schwindel bewerkstelligt, den Nationalwohlstand nicht heben, wohl aber das Volk korrumpieren.

Der für uns so überaus glückliche Ausgang des deutsch-französischen Krieges rief zunächst eine rapide, sich über die ganze Welt verbreitende Steigerung der Gewerbsthätigkeit hervor. Kein Wunder! In Frankreich hatte der Krieg ein enorm großes, festes Kapital zerstört, welches erneuert werden mußte, und in Deutschland, wo dies nicht der Fall war, war eine Unzahl von produktiven Kräften den Fahnen gefolgt, ein Ausfall, der in der Industrie noch schwerer gefühlt worden wäre, wenn das herrschende, sich dem Freihandel nähernde System nicht eine teilweise Hilfe durch Bezüge aus dem Auslande gestattet hätte. Die Fabriken konnten weiter arbeiten, indem sie mehr Rohmaterial als sonst aus dem neutralen England und Belgien bezogen. Deutschland sowohl wie Frankreich hatten ihr Kriegsmaterial zu rekonstruieren, ihre Festungen zu vergrößern und zu verbessern, vor allem aber ihre Straßen, die sich als ungenügend erwiesen hatten, zu vermehren und zu erweitern. Frankreich hatte Deutschland gegenüber allerdings den Nachteil, daß es nicht allein die gewaltige Kriegsentschädigung zu leisten hatte, sondern auch für die Wiederherstellung der im Innern stattgefundenen Zerstörungen eine fast ebenso große Summe anschaffen mußte. Die finanzielle Begabung seiner Staatsmänner bekundete sich bei dieser Gelegenheit durch geschickte Operationen: das französische Publikum entledigte sich seiner fremdländischen Werte zu vorteilhaften Kursen, während das In- und Ausland die französische Anleihe zeichnete, denn die baldige Wiederbelebung des reichen Landes stand für Freund und Feind außer jedem Zweifel. Zunächst hatte übrigens der Krieg auf das moralische Verhalten des französischen Volkes einen heilsamen Einfluß ausübt, seine Eitelkeit gebrochen, es zur Einkehr in sich selbst gezwungen. Die Napoleonische Korruption schien, einstweilen wenigstens, von einer ernsten Anschauung und einer soliden Thätigkeit zurückgedrängt zu sein. Wie wirksam diese Zeit der Reue

und Buße sich nach den Orgien der Kriegswut und der Kommune erwies, zeigte die schnelle Wiederherstellung des zerstörten Wohlstandes. Langdauernd war jene Reaktion allerdings nicht, denn schon im Anfang der 80er Jahre nahm dort der Schwindel wiederum sehr weite Dimensionen an.

Ganz anders gestalteten sich die Einwirkungen des siegreichen Krieges auf Deutschland. Zunächst war das Land von dem Alp, der es seit Jahren schwer drückte, der Furcht vor der Kriegskatastrophe, befreit. Die unmittelbare Frucht des Krieges, die längst erstrebte Einheit, hatte sich in der Hauptsache erfüllt, die Wiedereroberung des Elsaß und Lothringens die Grenzen erweitert und befestigt. Diesen Vorteilen gegenüber mußten die Bedenklichkeiten, welche sich an jene Erwerbung knüpften, zurückweichen, und der patriotische Stolz sich mit dem nach außen gewonnenen Ansehen heben.

Schon nach dem Kriege von 1866 sahen wir zunächst in Österreich und Ungarn eine Anspannung der Spekulation, die sich auch auf Deutschland ausdehnte; bei uns war sie allerdings noch nicht so entartet wie in diesen Nachbarländern, aber sie regte sich doch nach langem Schlummer, und die Anzeichen einer wiederbeginnenden Gründerepoche, die an die Ereignisse jener überwundenen aus den fünfziger Jahren erinnerten, erneuerten sich sichtlich.

Vielerlei verschiedenartige Momente trafen zusammen, um das Gründungsfieber zu schüren. Die Kapitalsbildung hatte sich seit der Katastrophe von 1856 bedeutend erweitert, und das hierdurch flüssig gewordene Vermögen war vielfach im Auslande unter sehr vorteilhaften Bedingungen untergebracht worden. Namentlich waren die Vereinigten Staaten während des Sezessionskrieges genötigt gewesen, große, hochverzinsbare Anleihen aufzunehmen, welche an den deutschen Börsen zu sehr niedrigen Kursen cirkulierten; denn während die Sympathien der Engländer und Franzosen sich mehr zu den Südstaaten als zu den Nordstaaten neigten, fand in Deutschland das Gegenteil statt, und das beeinflußte die deutschen Kapitalisten zu Gunsten der

letzteren. Die Verbindung mit den Nordstaaten war durch die starke, sich nach dort bewegende Auswanderung sehr lebhaft geworden; viele der deutschen Flüchtlinge aus dem Jahre 1848 hatten dort ein gedeihliches Unterkommen gefunden; manche derselben nahmen hohe Stellungen in der Armee und der Verwaltung ein, und so kam es, daß das deutsche Publikum ein fast sanguinisches Vertrauen zu der Kraft der Nordstaaten hegte, welches trotz ihrer anfänglichen Mißerfolge unerschüttert blieb.

Inzwischen war auch für die bestehende Berg- und Hütteninduſtrie eine erfolgreiche Epoche eingetreten, welche zur Wiederaufnahme des Betriebes der durch die Krise von 1856 brachgelegten Etablissements, sowie zu Neugründungen in diesen Industriezweigen führte. Die Montanindustrien pflegen aber bei jeder steigenden Bewegung die Reveille zu signalisieren und viele andere Industrien zu erwecken. Der Maschinenbau wird in solchen Zeiten aufs neue belebt, die Bauhandwerke regen sich, der Wegebau, der eine Zeitlang geruht hat, wird wiederum aufgenommen, die Nachfrage nach Arbeitskräften steigt, und die Höhe der Löhne mit ihr.

Dies war die Lage vor dem Ausbruch des deutsch-französischen Krieges, und nachdem der erste Schreck, den seine Ankündigung hervorgerufen hatte, überwunden war, arbeitete die Industrie, so gut es eben bei der verminderten Zahl von Arbeitskräften möglich war, energisch weiter.

Nach dem Frieden traten sofort neue Umstände hinzu, welche den Verkehr noch weiter antrieben. Unter diesen nimmt der Einfluß, den die französische Kriegsentschädigung ausübte, die allerwichtigste Stelle ein. Eine Zahlung von nahezu 6 Milliarden Francs mußte eine gewaltige Schiebung innerhalb des Geldmarktes hervorrufen, obwohl nur ein geringer Teil dieser Summe in Metall, das meiste hingegen in Wechseln gezahlt wurde; durch den Überfluß von Barmitteln angeregt, beeilten sich die meisten deutschen Staaten ihre alten Schulden zurückzuzahlen, eine unheilvolle Maßregel,[1] weil

sie hierdurch ihre Gläubiger, und vornehmlich den Mittelstand, zwangen, das freigewordene Kapital in minder sicheren Papieren anzulegen. Andererseits wurde der Warenmarkt durch denjenigen Teil der Kriegsschuld, welcher durch Wechsel berichtigt wurde, gleichfalls stark getrieben, denn da ein Wechsel in der That nichts anderes als ein Schuldinstrument ist, und eine jede Schuld, so verwickelt ihr Lauf auch sein möge, sich doch schließlich in einen Warenkonsum auflöst, so wurde der Handel in allen Weltteilen durch diese riesigen Finanzoperationen aufs äußerste stimuliert, und die Preise aller Artikel wurden unnatürlich schnell in die Höhe getrieben.

Ein anderer Umstand, der gleichzeitig zur Verwirrung beitrug, wurde durch einen Fehler, den die Reichsregierung bei dem Übergang zur Goldwährung beging, hervorgerufen. Anstatt nämlich während der sich allmählich vollziehenden Einführung der Goldmünzen einen gleichwertigen Betrag von Silbermünzen aus dem Umlaufe zu entfernen, verzögerte sie, einer falschen Ökonomie folgend, diesen so wichtigen Prozeß, so daß sich bis zum Jahre 1874 die kursierende Geldmenge um 762 Millionen Mark vermehrt hatte. Außerdem aber lief daneben eine fast ebenso große Summe kleiner Noten und Staatspapiergeld. Diese Überflutung mit Geld und Geldsurrogaten wirkte naturgemäß gleichfalls auf die Erhöhung der Warenpreise gewaltsam ein. Wie rasend sich aber der Gründungsschwindel unter dem Schutze aller dieser Momente gebärdete, mögen die nachfolgenden statistischen Notizen bezeugen:

Im Jahre 1871 wurden in Norddeutschland 265 Aktiengesellschaften mit einem Kapitale von nahezu 1,2 Milliarden Mark gegründet. Dieser enorm hohe Betrag wurde jedoch durch die Gründungen des Jahres 1872 bedeutend überstiegen, denn in Preußen allein belief sich das für 493 neuer Gesellschaften angekündigte Kapital auf 1½ Milliarden. Unter diesen befanden sich 49 Banken, 61 Baubanken und Gesellschaften, 165 Berg- und

Hüttenwerke, 30 Brauereien, 12 Eisenbahnbaugesellschaften, diese allein mit ¼ Milliarde Kapital, 15 chemische und 32 Maschinenfabriken.

Im ganzen wurden in dem genannten Jahre mehr als für 12½ Milliarden Francs Emissions-Werte an die europäischen Börsen gebracht, und während im Jahre 1871 die zu Staatsanleihen verwendeten Gelder etwa ⅘ des gesamten Kreditbedürfnisses, nämlich 11½ Milliarden ausmachten, die zu Industrie- und Handelszwecken hingegen nur etwa 4 Milliarden, fand im Jahre 1872 das Umgekehrte statt, denn die Staatsanleihen traten ganz hinter die Industrie- und andere kapitalsbedürftige Institute in den Hintergrund.

Das erste Semester des Jahres 1873 zeigte, trotz mannigfacher Warnungen, keine Umkehr. In Preußen z. B. wurde flott weiter gegründet, und zwar so gedankenlos, daß selbst nach dem Ausbruch der Wiener Krisis noch für ½ Milliarde Neugründungen stattfanden; sogar noch zwischen den Monaten Juli und September 1873 meldeten Berliner Zeitungen Neugründungen im Betrage von 100 Millionen Mark Kapital an.

Alle die unsoliden, frivolen Gründungen, welche in jenen Jahren des Taumels wie die Pilze emporschossen, aufzuführen, liegt außerhalb der Aufgabe dieser kurzen Darstellung. Viele derselben stürzten bei der Katastrophe zusammen und zogen selbstverständlich große Massen bethörter Leute mit sich. Andererseits ist nicht zu leugnen, daß sich aus den übrig gebliebenen mit der Zeit mancherlei Heilsames entwickelte; aber die moralische Einwirkung auf das Volk im allgemeinen war in hohem Grade unheilvoll, denn von dem Schwindel, welcher die Welt ergriffen hatte, hielt sich kein Stand frei. Schnell verdienen, bei mühelosem Treiben reich genießen, war die Tagesparole! Die Löhne stiegen rapide, und mit ihnen die Bevölkerung der Städte und die Marktpreise der Luxusartikel, die niemals vorher zahlreichere Abnehmer gefunden hatten. Börsenjobber und Arbeiter wetteiferten, jeder nach seiner

Art, in der Jagd nach Genüssen. Der momentane Mangel an Arbeitskräften war enorm. Die Banken, welche die Arbeit nicht bewältigen konnten, liefen den Kommis mit dem Anerbieten höchster Salaire, ebenso wie der Handwerker den sich herumtreibenden Gesellen ohne Prüfung der Fähigkeiten und des Charakters, nach. Selbstverständlich trat nach dem Rausche der Katzenjammer in seiner vollsten Misère ein. Viele Banken fielen, andere fusionierten sich, andere wieder liquidierten, und die Kommis, um die man sich vorher gerissen hatte, liefen beschäftigungs- und brotlos umher; die Bauthätigkeit, welche während jener Periode wahrhafte Orgien gefeiert hatte, hörte auf; der Wert der Grundstücke ging einstweilen stark zurück. Während des stärksten Taumels wurden dieselben in den großen Städten unter enormen Preissteigerungen von einer Hand in die andere verkauft. Man riß sich förmlich darum, und nicht selten kam es vor, daß die Verkaufs-Schlußscheine vielfache Übertragungen durchlaufen hatten, ehe noch der notarielle Vertrag geschlossen werden konnte. Natürlicherweise blieb dann der letzte Käufer darauf sitzen. Die Eisen- und Kohlenpreise fielen langsam zwar, doch stetig und gelangten zu den niedrigsten Ständen, die man je vorher gekannt hatte; alle übrigen Waren folgten dem Beispiele. Die Erbitterung gegen die Gründer führte nunmehr zu den frivolsten Denunziationen, und es fehlte nicht an Staatsanwälten, welche als Rächer der Gesellschaft Strafanträge stellten, mit denen sich die Gerichte — in den meisten Fällen wirkungslos — zu beschäftigen hatten. Wirkliche Betrüger gab es unter den Gründern verhältnismäßig wenige. Der Taumel war eben allgemein gewesen, und die Denunzianten waren meist ebenso schuldig wie die Beklagten.

Ein kurzer Blick auf die Kurse verschiedener Papiere zeigt die Einbußen, welche das Publikum nach und nach erleiden mußte.

Die sogenannten schweren Eisenbahnen, d. h. die alten gut fundierten, waren vor und während der Gründer-

zeit hoch gestiegen. So standen z. B. (in runden Zahlen)

am 1. Januar	1872	1873	1874	1875	1877
Berlin-Anhalter Bahn	255	213	142	131	105
Berlin-Hamburger Bahn	—	232	185	195	168
Bergisch-Märkische Bahn	138	132	104	85	78
Berlin-Potsd.-Magdeb. Bahn	206	153	111	88	78
Köln-Mindener Bahn	176	169	142	122	100

Der Kursrückgang, der, wie wir hier sehen, sich sehr allmählich vollzog, war die Folge der stark verminderten Dividenden. Sämtliche Bahnen hatten während der guten Zeit sehr kostspielige Anlagen unternommen und waren, obgleich dieselben, teilweise wenigstens, der späteren Entwickelung zu gute kamen, hierdurch einstweilen finanziell geschwächt worden.

Neue Eisenbahnen zeigten ähnliche Schwankungen: so fiel Halle-Sorau von 1872 bis 1877 von 57 auf 12,50 %. Gute Banken nahmen gleichfalls an der großen Retirade teil, so z. B. die Darmstädter, die von 180 auf 99; die Diskontogesellschaft, die von 279 auf 106 fielen. Der Schaafhausische Bankverein stand anfangs 1873 auf 185, im Jahre 1877 dagegen 56,50 %. Den Preissturz anderer Aktienunternehmungen weiter zu verfolgen, würde die Grenze dieser flüchtigen Darstellung überschreiten. Nach jahrelang anhaltender Depression trat die Gesundung allmählich wieder ein, jedoch nicht ohne daß die vorhergegangene Krankheitsperiode einen starken Einfluß auf unsere Gesetzgebung ausgeübt hätte. Das Aktiengesetz wurde durch einige heilsame und vielerlei überflüssige Beschränkungen amendiert; der „Giftbaum“ der Börse, wie der Minister für öffentliche Arbeiten dieses Institut, mit dessen Hilfe er die Bahnen verstaatlichte, einst genannt hatte, beschnitten, ohne viel darauf zu achten, ob nicht neben den geilen Auswüchsen auch gesunde Triebe dabei zu Grunde gingen. Die Gesetzesverbesserungen auf gewerblichem Gebiete ruhen nicht und lassen die Gewerbetreibenden gleichfalls nicht zur Ruhe kommen, denn seitdem die Ethik

in die Gewerbepolitik eingedrungen ist, hören die Experimente, mit welchen man auf die bisher egoistische Geschäftswelt läuternd einzuwirken strebt, die Bemühungen, die Schlimmen tugendreich, die Dummen hell, die Begehrlichen entsagend zu machen, nicht auf.

Die Arbeiterverhältnisse der Neuzeit.

Arbeit und Kapital gehören zu den Elementen einer jeden Produktion, möge dieselbe einfach oder verwickelt sein. Das Kapital ist zwar die Frucht der Arbeit, aber es unterstützt dieselbe in so wirksamer Weise, daß seine Entziehung eine jede Weiterproduktion verhindern würde. Aus diesem Grunde sind sie keine Gegensätze, sondern sie ergänzen sich, und ein jeder Versuch, von welcher Seite er auch ausgehen möge, ihr Zusammenwirken zu hindern, verursacht Störungen, welche nicht allein den dabei beteiligten Parteien, sondern auch dem allgemeinen Wohlstande schädlich sind.

Dies vorausgesetzt, sind die Änderungen, welche die Neuzeit in dem Verhältnisse zwischen den Arbeitgebern und Arbeitern geschaffen hat, eine unvermeidliche und wohlthätige Folge der fortschreitenden Kultur; das altpatriarchalische Wesen ist einem auf freier Vereinbarung begründeten Vertragsverhältnisse gewichen, welches beiden Teilen gleiche Rechte zugesteht. Der Kampf um dieselben ist seit langer Zeit entbrannt, nicht selten bitter geführt und noch immer nicht beendet, aber mehr und mehr klären sich die Anschauungen hierüber, und an vielen Stellen, namentlich in England, haben dieselben zu Einrichtungen geführt, die den Streit, wenn auch nicht beseitigen, so doch wesentlich mildern.

Der Ausstand und die Aussperrung sind die Waffen der Kriegführenden, mit welchen sie sich bekämpfen, und, wohin der Sieg sich auch neigen möge, stets schädigen, denn der verursachte Ausfall der Produktion ist ein nie

wieder zu ersetzender Verlust. Zweifellos wird der freie Vertrag, infolge der übermächtigen Stellung, die der Kapitalist dem Arbeiter gegenüber einnimmt, nicht selten illusorisch, weil jeder Tag der Arbeitslosigkeit diesen dem Mangel, und jede Verlängerung des Zustandes dem Elende preisgiebt, während jener zwar Verluste erleidet, seine Existenz hingegen in der Regel nicht gefährdet wird.

Gegen diesen Nachteil kann zwar der einzelne nichts ausrichten, wohl aber können viele mit einander vereint ein Gegengewicht aufstellen, mit welchem der Kapitalist zu rechnen hat. Das Hauptbedingnis dabei ist aber die Kapitalsbildung, mit welcher die Arbeiterschaft den Unternehmern gegenüber wirksam zu operieren imstande ist. Große Arbeitermassen, selbst wenn sie organisiert sind, bleiben ohne Kapital genau so hilflos wie der einzelne, und von dieser Überzeugung durchdrungen, haben die englischen Gewerkvereine seit langen Jahren aus kleinen Wochenbeiträgen ihrer Mitglieder große Fonds angesammelt, welche ihrer Thätigkeit einen Rückhalt gewähren; sie sind das Rückgrat, welches die Vereine widerstandsfähig macht. Ein Gewerkverein ist in der That eine auf Gegenseitigkeit gegründete Versicherungsanstalt, die den Arbeiter in Krankheitsfällen, bei Unfällen, im arbeitsunfähigen Alter und bei Arbeitslosigkeit vor der äußersten Not schützt, ihn bei Konflikten aber zum Widerstande stark macht.

Ich führe nachstehend die Thätigkeitsresultate verschiedener großer englischer Gewerkvereine, welche seit langen Jahren bestehen und bedeutende Kapitalien angesammelt haben, auf: So zahlten z. B. 5 solcher Vereine zwischen den Jahren 1867 und 1886 an Unterstützung für Hilfsbedürftige £ 2121970 oder ca. 42½ Millionen Mark. In dieser Summe ist nicht ein Pfennig für Ausstandszwecke enthalten, sondern sie wurde ausschließlich zu Zahlungen bei Todesfällen, für Entschädigungen bei Verletzungen, als Kranken- und Altersunterstützungen, bei eingetretener Arbeitslosigkeit und zu ähnlichen Zwecken verwendet.

Der Wochenbeitrag der Arbeiter variiert, je nach dem Gewerbe, von 50 Pfennigen bis zu 1 Mark.

Eine Unterstützung bei Ausständen wird nur dann erteilt, wenn die Mitglieder auf Anordnung des Vereins die Arbeit niederlegen, oder wenn die Arbeitgeber gegen die vereinbarten Regulative handeln. In jedem Falle aber überzeugt sich die Gewerksexekutive zuvörderst, ob der Ausstand in sich selbst berechtigt war, und ob die Ausständigen sich innerhalb der vom Vereine vorbezeichneten Grenzen bewegt haben. Die Organisation der großen Gewerkvereine ist demokratisch gegliedert. Ehe ein Ausstand erklärt werden darf, ist die zustehende Körperschaft zu befragen, so daß weder die Leiter, die Beamten, das Exekutiv-Komitee, noch besondere Cliquen eigenmächtig handeln können; die Entscheidung unterliegt dem Beschlusse einer Majorität sämtlicher zu der Gewerkschaft gehörender Vereine in allen Teilen des Landes; erst nachdem deren Einwilligung eingeholt ist, erhalten die Ausständigen die Unterstützungen gemäß den in den Statuten festgestellten Sätzen. Diese sind nicht sehr hoch und stehen tief unter den gewöhnlichen Lohnsätzen der verschiedenen Gewerke. Sie betragen bei den Ingenieuren wöchentlich 10, bei den Eisengießern 11 Schillinge; außerdem für die Ehefrau 2, und für jedes Kind $1\frac{1}{2}$ Schillinge. Nur bei den Schriftsetzern erheben sie sich bis auf 25 Schillinge. Die Art und Weise der Behandlung gewährt überdies eine große Garantie gegen eine häufige Wiederholung der Streiks, denn um die Sanktion einer über das ganze Land verbreiteten Arbeiterschaft zu erlangen, kommen die Gesamtinteressen der ganzen Gewerkschaft zuerst in Frage, weil die Mitglieder entfernt liegender oder anders situierter Genossenschaften ihre angesammelten Fonds, ohne für sich selbst dabei einen direkten oder indirekten Vorteil zu sehen, nicht so leicht preiszugeben geneigt sind. Sollten, um ein Beispiel anzuführen, Londoner Arbeiter einer bestimmten Gewerkschaft eine Lohnerhöhung oder Stundenverkürzung verlangen, so würde die Frage von ihren in anderen Städten arbeitenden Ge-

nossen, die sich möglicherweise um vieles schlechter stehen, entschieden, und wenn diese für sich selbst keinen Vorteil voraussehen, verneint werden. Ohne eine Majorität der zum Vereine zuständigen Gewerke muß aber der Ausstand unterbleiben. Thatsächlich sind manche drohenden Ausstände durch dies Verfahren unterdrückt worden.

Auf die verschiedenartigen Organisationen der Vereine einzugehen, ist hier nicht der Platz; ebensowenig soll behauptet werden, daß sie und ihre Verwaltung vollkommen, ihre Thätigkeit stets besonnen und ohne Makel wäre; aber eine Thatsache hat sich im Laufe der vielen Jahre ihres Bestehens herausgestellt, nämlich: daß sie den Arbeiterstand materiell, moralisch und geistig gehoben und ihn aus einer verwilderten Horde, der er noch vor sechzig Jahren glich, in eine gesittete Körperschaft umgewandelt haben, die auf Ordnung hält und sich als einen ebenbürtigen Faktor den übrigen Gesellschaftsklassen gleichzustellen berechtigt ist. Sie bilden, soweit ihre politischen Äußerungen in Frage kommen, keinen Staat im Staate, denn die verschiedensten politischen Parteien sind in ihnen vertreten; aber sobald es sich um die Wahrnehmung der Arbeiterrechte handelt, halten sie meist zusammen. Von der äußersten Unterdrückung, welche in alten Zeiten die Gesetze über die Arbeiter verhängten, haben sie es zur freiesten Bewegung für die Wahrnehmung ihrer Gesamtinteressen gebracht. Vorgänge, die noch innerhalb meiner Erinnerung mit schweren Freiheitsstrafen geahndet wurden, sind heute gesetzlich gestattet und werden nur selten mißbraucht. Die Reaktion gegen diese Zustände tritt hin und wieder bei einzelnen Arbeitgebern auf; die Streitigkeiten zwischen den Kapitalisten und den Arbeitnehmern nehmen hier und da einen erbitterten Charakter an, aber im großen Ganzen haben sich die Konflikte gemildert und werden durch Einigungsämter und Schiedsgerichte, die aus freier Wahl ohne irgend welchen bureaukratischen Apparat hervorgehen, in den meisten Fällen beseitigt. Eine Phrase wie jene bekannte: „Mit Arbeitern unterhandeln wir nicht“ kann dort nicht vorkommen und

würde von der öffentlichen Meinung, mit der ganzen Verachtung, die eine solche Überhebung verdient, zurückgewiesen werden.

Die Tiefe des Elends, welches die arbeitenden Klassen noch in den vierziger Jahren dieses Jahrhunderts in England unter der Tyrannei der Vereinigungsverbote erlitten, ist heute kaum noch begreiflich, und der Mut und die Zähigkeit der wenigen Arbeiter, welche sich aus dem Sumpf der Verkommenheit, in welchem ihre Gefährten versunken waren, retteten, um die Agitation für die Befreiung derselben zu schüren, ist um so bewunderungswürdiger, als sie selbst unter Entbehrungen aller Art, von den Arbeitsgebern als Aufhetzer verfolgt, nicht einmal den Trost hatten, ihren Heldenmut gefeiert zu sehen. Die verschiedenen parlamentarischen Enqueten über diesen Gegenstand entschleiern ein Bild des bittersten Elends. Jede neue Erfindung, jede Verbesserung in der Wirksamkeit der maschinellen Vorrichtungen vermehrte damals ihre Leiden, weil sie tausende von Arbeitern entbehrlich machten und dadurch den übrigen die Löhne verkümmerten. Handweber verdienten oft nur 3 bis 3,5 Mark in der Woche, trotz der durch die gleitende Skala in die Höhe getriebenen Brotpreise.

Ich selbst bin im Jahre 1842 Zeuge des Elends gewesen, dem in Manchester und seiner Umgebung die Arbeiter verfallen waren. Hunderte von abgemagerten Männern, Weibern und Kindern sah man in den Straßen umherirren und betteln. Geschenke von Brot oder Karten, auf welche sie aus den Volksküchen Suppe geliefert erhielten, wurden heißhungrig entgegengenommen. Endlich kam es zu allgemeinen Ausständen, bei welchen zwar sehr wenige Gewaltthätigkeiten vorfielen, aber viele der an dem Streik Beteiligten kamen trotzdem, unter der Herrschaft der drakonischen Gesetze, ins Gefängnis oder wurden zur Deportation verurteilt, ein Schicksal, das allerdings gegen das Elend ihrer Vergangenheit als eine Erlösung gelten durfte. So unglaublich es erscheint, so ist es doch durch die Enqueten

aktenmäßig festgestellt, daß vierjährige männliche und weibliche Kinder von Tagesanbruch an bis zum Abend in den Bergwerken arbeiten mußten. „Sie sind vom Tageslichte ausgeschlossen", sagt der Bericht, „und wenn die Kohlenkarren nicht hin und zurück liefen, so würde ihr Zustand dem der Einzelhaft gleichkommen." Vom sechsten Jahre an wurden sie zum Ziehen der kleinen Kohlenkarren (Hunde) benutzt. Während einer zwölfstündigen Arbeitszeit bestand ihre Nahrung meist aus trockenem Brote, hier und da nahmen sie etwas Thee zu sich. Fleisch war bei ihrem und ihrer Eltern geringem Verdienst ausgeschlossen. Und nicht viel besser sah es in den Fabriken aus; in der Hausindustrie der Mittellanddistrikte trieb der Hunger viele Arbeiter zum Opiumgenuß. Ein vollbeschäftigter Mann verdiente wöchentlich 5 bis 7½ Schillinge, Frauen die Hälfte. „Die Arbeitslosigkeit und der Hunger waren chronisch geworden," sagte der Berichterstatter der parlamentarischen Kommission. Nicht zu verwundern ist es, daß eine unter solchen Qualen leidende Volksmenge in der Maschine ihren Feind, ihren Tyrannen erblickte, und von Verzweiflung ergriffen, in die Fabriken einbrach, um sie zu zerstören. Im Jahre 1816 wurden in Leicester 6 Männer wegen dieses Vergehens öffentlich gehenkt.

Übel von solcher Ausdehnung mußten in einem freien Lande endlich die Aufmerksamkeit von Männern, die außerhalb der Arbeiterwelt standen, auf sich lenken, und selbst unter den Arbeitgebern fanden sich Leute, die in die Agitation eintraten. Auf die Geschichte der gegen die Ausbeutung der Arbeiter gerichteten Gesetzgebung kann ich nicht eingehen. Sie schritt langsam und schwankend zur Besserung voran, bis sie von der Arbeiterbewegung unterstützt, nach länger als sechzigjähriger Reform, zu einer vollkommenen Anerkennung der Associationsrechte gelangte. Abgeschlossen ist sie bis heute nicht, und die Kämpfe um sie werden weiter geführt, aber ein wirklicher Rückschritt zu dem allgemeinen Sklavenzustand, der bis zur ersten Hälfte des Jahrhunderts, als ein Hohn auf die gerühmte englische Freiheit

die Bevölkerung decimierte, wird und kann nicht wieder eintreten. Mit dem Eintritt einer humaneren Behandlung klärten sich auch die Anschauungen der Arbeiter. Die Maschine wurde von ihnen nicht mehr feindlich behandelt, sondern sie erblickten fortan in ihr eine Hilfeleistung, welche ihre körperliche Arbeit entlastet. Je mehr der Handbetrieb zurücktrat, um so mehr verbesserte sich die allgemeine Lage; durch die Erhöhung seines Lebensstandes gewann der Arbeiter die nötige Muße, um noch andere Interessen als die zur Stillung der täglichen Not gehörigen zu verfolgen.

In Deutschland ist die Bildung der Gewerkvereine trotz der großen Bemühungen ihrer Urheber (Hirsch-Duncker) nicht in dem Maße vorgeschritten, wie man es bei dem Umfange der deutschen Industrie erwarten sollte. Der Grund hierfür liegt teils in mannigfachen staatlichen und kapitalistischen Widerständen, teils in dem Zwiespalt zwischen den bürgerlichen und den socialistischen Vereinen. Die ersteren nennen sich Gewerkvereine und zählen im ganzen etwa 70000 bis 80000 Mitglieder, während die Zahl der auf socialistischer Grundlage bestehenden Gewerkschaften etwa 335000 stark sein soll. Eine ganz genaue Statistik der letzteren existiert jedoch nicht, weil einzelne derselben, aus politischen Gründen, die Veröffentlichung ihres Bestandes vermeiden.

Außer Frage steht es, daß die Arbeitslöhne nicht allein im Laufe dieses Jahrhunderts, sondern selbst innerhalb der letzten Jahrzehnte gestiegen und noch jetzt, allerdings unter periodischen, durch die Konjunkturen hervorgerufenen Fluktuationen, im Weitersteigen begriffen sind. Ebenso ist es zweifellos, daß sich der Lebensstand der Arbeiter in gleichem Schritt mit dem der anderen Stände gehoben hat. Die Phrase vom „ehernen Lohngesetze“, deren sich Lassalle, unter einer falschen Auslegung einer Ricardoschen Behauptung, als schneidiges Agitationsmittel bedient hat, ist jetzt von den socialistischen Führern selbst als abgestumpfte Waffe in die Rumpelkammer geworfen worden; andererseits ist die Arbeitsleistung, dank der ver-

mehrten Anwendung von Maschinenkräften, überall wo diese benutzt werden können, so gestiegen, daß sich der Einstandspreis der Fabrikate trotz der höheren Lohnsätze bedeutend niedriger als vordem stellt. So z. B. betrug im Kruppschen Schienenwalzwerk, im Jahre 1869, der durchschnittliche Jahreslohn der Arbeiter: 1030 Mk., bei einer Jahresleistung von 83000 kg. Im Jahre 1872 war der Lohn auf 1240 Mk. gestiegen, die Arbeitsleistung hingegen auf 230000 kg, und ein diesem ähnliches Verhältnis fand in allen Zweigen des Werkes statt. Es liegt aber in der Natur der Konkurrenz, daß die Löhne und die Arbeitsleistungen in den Nachbardistrikten in ebendemselben Maße gestiegen sein müssen. Eine weitere Erhöhung der Löhne in der Montanindustrie ist seit jener Zeit konstatiert worden.

So unbillig es seitens der Arbeitsgeber wäre, die Nutznießung der fortschreitenden Technik, die ja doch das Ergebnis unserer allgemeinen Kulturzustände ist, an welchen alles mitarbeitet, für sich allein ausnutzen zu wollen, so wäre das Verlangen der Arbeiter, ihren Lohn nach der absoluten Steigerung der Arbeitsleistung bemessen zu sehen, nicht minder ungerecht, da die Gewinnüberschüsse der Unternehmer nicht in dem gleichen Verhältnisse wachsen, sondern sogar, auf den einzelnen Gegenstand reduziert, bedeutend zurückgehen.

Anders haben sich die Verhältnisse in denjenigen Zweigen gestaltet, bei denen die Anwendung von Maschinen, sei es durch die Natur der Arbeit selbst, oder durch Kapitalsmangel ꝛc. ausgeschlossen ist. Viele der alten Kleingewerbe sind von der Maschine erobert worden, denn die Richtung der modernen Industrie zielt nicht allein auf die Überwindung der Zeit, sondern auch auf die Entlastung der menschlichen Muskelkraft hin. Die Gas- und Petroleummaschinen, sowie der elektrische Betrieb sind auch dem Kleinbetriebe zu gute gekommen; andererseits aber hat sich der Großbetrieb mancher Gewerke, die in früheren Zeiten ausschließlich Handwerksbetrieb waren, gänzlich bemächtigt;

so wird z. B., um nur eines anzuführen, die Klempnerei fast ganz und gar in großen Fabriken betrieben. Der moderne Klempner, dessen Läden wir in allen Straßen sehen, ist entweder Händler in Klempnerwaren, die er bezieht oder er giebt sich mit Installationen und Bauarbeiten ab, die nicht fabrikmäßig herzustellen sind. Die Erfindung der Nähmaschine hat der Schneiderei, dem Schuhmachergewerke, der Wäschefabrikation und manchen anderen verwandten Zweigen eine ganz neue Richtung gegeben. Auch in diesen greift der Fabrikbetrieb mehr und mehr um sich und verdrängt das kleine Handwerk; selbstverständlich hat der kleine Handwerker einen sehr schweren Stand, um sich gegen diese Konkurrenz zu wehren.

Sehr traurig liegen die Verhältnisse bei verschiedenen Hausindustrien z. B. der Handweberei, bei welchen der Verdienst äußerst gering ist; wieder in anderen Industrien wird der Verdienst der Arbeiter durch die Schweißtreiberei der Zwischenmeister arg geschmälert. Diese Umstände haben z. B. bei der Konfektion zu Arbeitseinstellungen, und diese wiederum zu eingehenden Enqueten geführt, ohne daß sich aber die Verhältnisse seitdem wesentlich gebessert hätten.

Eine dringende Forderung der Arbeiter, welche zu mannigfachen Streitigkeiten geführt hat, besteht in dem Verlangen, die Arbeitszeiten zu kürzen. Es läßt sich nicht leugnen, daß eine Verkürzung für viele Zweige wünschenswert, und für einzelne derselben sogar notwendig wäre. Falsch hingegen wäre die oft begehrte schablonenmäßige Regulierung derselben für alle Beschäftigungen, gleichviel ob dieselben leicht oder schwer sind, und ganz unzuträglich wäre es, eine Maximalarbeitszeit gesetzlich festzunageln. Wenn eine derartige Maßregel eingeführt würde, so müßte gleichzeitig ein Minimalarbeitslohn als notwendiges Korrelat daneben stehen, denn ohne einen solchen wären viele Arbeiter schlechter als vorher gestellt.

Indes hat die Erfahrung in vielen vereinzelten Fällen gelehrt, daß freiwillige Einigungen zur Erreichung dieses Zweckes möglich sind, und daß sich beide Teile gut dabei

stehen, und diese Erkenntnis wird sich mehr und mehr Bahn brechen, ohne daß die Polizeigewalt zur Hilfe gerufen werden müßte. Thatsächlich spannt eine zu lange Arbeitszeit den Arbeiter derartig ab, daß er weniger leistet als bei einer geringeren. Eine auf dem Arbeitsgebiete anerkannte Autorität, Sir Thomas Brassey, welcher als Eisenbahnbauunternehmer viele tausende von Arbeitern in den verschiedensten Ländern beschäftigt hat, teilt seine hierauf bezüglichen Erfahrungen in einem bereits vor fünfundzwanzig Jahren erschienenen Buche mit; derselbe hat durch eine Reduktion der Arbeitsstunden für sich sowohl als für seine Leute sehr günstige Erfolge erzielt. Andere Fabrikanten sind seinem Beispiele mit der gleichen Wirkung gefolgt.

Die niedrigste Stufe in der Arbeitswelt ist die sogenannte „ungelernte Arbeit", d. h. diejenigen Beschäftigungen, zu welchen nur eine geringe Geschicklichkeit erforderlich ist, als Erdarbeiten, Lasttragen und dergleichen. Doch selbst bei den rohesten dieser Arbeiten drängt sich allmählich die Maschine ein. Der hydraulische und der Dampfkrahn, das Paternosterwerk und die Dampframme, die Feld- und Straßenbahnen verdrängen manche Arbeitskräfte, deren Beschäftigung bisher in dem Transport oder der Handhabung schwerer Gegenstände bestand. Dennoch hat selbst bei der gröbsten Muskelarbeit eine Erhöhung der Tagelöhne stattgefunden, deren günstige Einwirkung auf die Arbeiterverhältnisse freilich durch die Unsicherheit in der Zeitdauer der Beschäftigung stark beeinträchtigt wird. So z. B. bei den Londoner Dockarbeitern, welche bei eintretendem Frost oder anderen die Schiffahrt behindernden Umständen oft wochenlang feiern müssen. Auch die verschiedenen Zweige des Bauhandwerks, welche gelernt sein wollen, und bei welchen die Muskelarbeit eine sekundäre Rolle spielt, sind dem gleichen Mißstande unterworfen, denn die darin geltenden, hohen Löhne werden nicht selten durch ein unfreiwilliges Feiern geschmälert.

Von einer sehr weittragenden Bedeutung für die Hebung des Wohlstandes der im Gewerbeleben beschäftigten

Personen haben sich die Darlehns-, Konsumvereine und andere Genossenschaften ähnlicher Art gezeigt, welche zuerst in England von geringen Anfängen, aus der Initiative der Arbeiter hervorgegangen, die erfreulichsten Resultate gezeitigt haben.

Für Deutschland ist Schulze-Delitzsch als der eigentliche Begründer des Genossenschaftswesens bahnbrechend gewesen. Er war es, der die Vorschuß- und Rohstoffvereine hervorrief und organisierte, und wenn diese Bewegung sich auch anfänglich nur auf die Handwerker beschränkte, so war sie dennoch für die sociale Entwickelung von weittragender Bedeutung, denn sie erleichterte dem Lohnarbeiter den Übergang zur Selbständigkeit und befreite den Handwerker aus den Fesseln des Wuchers, dem er in seiner bisherigen Hilflosigkeit preisgegeben war. Durch die Errichtung der obenerwähnten Genossenschaften mit Solidarhaft hat sich Schulze einen dauernden Nachruhm erworben, der um so höher anzuschlagen ist, als sein Schaffen durch kleinliche, von der Polizei ausgehende Widerstände, die ihm im Anfange seines Wirkens auf Schritt und Tritt entgegentraten, arg behindert wurde. An und für sich war es in der damaligen Zeit unerhört, daß ein den höheren Ständen angehörender Mann, ein preußischer Richter, mit Handwerkern verkehren und gemeinschaftlich mit ihnen wirken sollte. Die Demokratenriecherei war unter den gebildeten Ständen jener Zeit allgemein, sie wurde von obenherab mögstlich begünstigt, und der Unterschied zwischen demagogischer Hetzsucht und praktischem Eingreifen zum Zwecke der Hebung der ärmeren Klassen wurde nur von den wenigsten begriffen. Der größte Teil des deutschen Volkes befand sich noch ganz und gar über solche Erscheinungen im Unklaren und hielt Schulze, der doch der entschiedenste Gegner der Socialisten war, und dessen ganzes Thun auf die Ausbildung der individualistischen Selbsthilfe hinauslief, für einen verkappten Sozialisten; aber er ließ sich weder durch die Nadelstiche der Polizei, noch späterhin durch die Keulenschläge Lassalles beirren, sondern leitete bis zu seinem Tode

die Organisation solcher Vereine, welche unter seinen Händen denn auch stattlich heranwuchsen.

Im Jahre 1860 bestanden bereits 300 Vorschußvereine mit 31603 Mitgliedern, welche ein Geschäftsguthaben von ca. 1,4 Millionen Mark besaßen. Die von denselben erteilten Vorschüsse betrugen etwa 25½ Millionen Mark. Im Jahre 1890 war die Zahl der Vereine auf 3910, die der Mitglieder auf 518000 angewachsen; die Geschäftsguthaben beliefen sich auf 117 Millionen, ihr Reservefond auf 28½ Millionen und die erteilten Vorschüsse resp. die Prolongationen auf 1642 Millionen Mark. Ihre Thätigkeit erstreckt sich jetzt nicht allein auf Handwerker aller Art, sondern auch auf Arbeiter, selbständige Kaufleute, Handlungsgehilfen, Beamte, Dienstboten, Ärzte, Lehrer, Künstler u. a. m.

Ein anderes, nach seinem Begründer Raiffeisen benanntes System, hat etwa 1300 Darlehnskassen, welche hauptsächlich für Landwirte thätig sind, und sich prinzipiell von den Schulzeschen durch die Gewährung langdauernder Kredite unterscheiden. Diese werden jedoch teilweise durch das Recht, welches sich die Vereine vorbehalten haben, jederzeit eine vierwöchentliche Kündigung eintreten zu lassen, einigermaßen unsicher gemacht. Außerdem sind diese Vereine auf die nicht unbedeutenden Unterstützungen der Regierungs-, Kreis- und anderer Kassen angewiesen, während sich die Schulzeschen aus den Kräften der Teilhaber allein aufgebaut haben. Dieselben sind in der obigen Statistik einbegriffen.

Die Konsumvereine, die den unbemittelten Volksklassen durch den billigen Einkauf ihrer zum Leben und zur Wirtschaft nötigen Bedürfnisse große Vorteile gewähren, haben sich, nachdem vorher verschiedene verunglückte Versuche gemacht waren, seit den 60er Jahren kräftig entwickelt. Sie sind von 6647 Mitgliedern im Jahre 1865 auf 215420 Mitglieder im Jahre 1890 herangewachsen, welche 4,3 Millionen Mark Geschäftsanteile, neben einem Reservefond von 2,2 Millionen Mark besitzen. Ihr Verkaufserlös (direkt und indirekt) belief sich im genannten Jahre auf

57 Millionen Mark, worauf ein Reingewinn von 5 Millionen Mark fiel. Zu denselben gehören alle möglichen Berufsklassen.

Werfen wir einen Rückblick auf die Entwickelung der gesellschaftlichen Verhältnisse in diesem Jahrhundert, so läßt sich eine tiefgehende Wandlung in der Denk- und Handlungsweise der verschiedenen Klassenbestandteile, innerhalb der höher kultivierten Völker, nicht verkennen. Nachdem sich der dritte Stand emancipiert hatte und durch die Steigerung der gewerblichen Bewegung zum herrschenden geworden war, hat sich ein Teil desselben losgelöst, um als vierter Stand besondere Forderungen für sich zu stellen. Aus den Kämpfen zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitern haben sich socialistische Theorien gebildet, die in England und Frankreich, im Anfange dieses Jahrhunderts, zu abenteuerlichen Versuchen führten, welche jedoch sämtlich mißlangen. Den deutschen Socialisten ist es vorbehalten gewesen, ein theoretisches Gebäude aufzuführen, welches zwar in sich selbst vollkommen zusammengefügt ist, das aber, ähnlich jenem Aristophanischen Gebilde, gänzlich in der Luft schwebt.

Der socialistische Staat, wie sich die Marxianer ihn denken, ist die Quintessenz eines rein mechanischen Gesellschaftszustandes. Nun ist aber die menschliche Gesellschaft kein Mechanismus, sondern ein Organismus, dessen Teile sich nach Gesetzen, die aus der eigensten Natur des Menschen hervorgehen, herangebildet haben. Wie bei jedem andern organischen Gebilde sind dieselben, je nach den äußeren und inneren Umständen, die auf sie einwirken, mannigfachen Veränderungen unterworfen. Einige wachsen, andere bilden sich um, noch andere verkümmern oder gehen auch gänzlich zu Grunde, aber die Grundform des Ganzen bleibt bestehen. Schon in den Urzeiten begegnen wir den Keimen derjenigen Zustände, welche bis auf diesen Tag die Grundbedingungen des gesellschaftlichen Treibens bilden: der Produktion, der Kapitalsbildung, dem Tausche. Diese drei Faktoren sind die Basis der Güterverteilung, die (und dies soll hervorgehoben werden) nichts Festes ist,

sondern sich im Laufe der Geschichte fortlaufend verändert hat. Dies wird von der individualistischen Richtung durchaus anerkannt, und deshalb strebt sie einer Umwandlung der jetzt bestehenden Güterverteilung, insofern sie sich durch die natürliche Entwicklung der Verhältnisse vollzieht, keineswegs entgegen. Während sie aber die Staatshilfe nur in den seltenen Fällen anruft, wo ihr Eingreifen im Gemeininteresse notwendig, und der bestehende Rechtszustand mit dem gesellschaftlichen Zustande unvereinbar ist, verwirft der Socialismus eine jede vom Individuum ausgehende Initiative. Nach ihm soll der Staat, und nur der Staat, alles regeln. Er soll den Menschen ihre Bedürfnisse vorschreiben und für die Befriedigung derselben sorgen; die Arbeit verteilen, den Lohn bestimmen; die Erziehung von der Wiege bis zur Bahre leiten. Er weist den Individuen ihren Wohnort und ihre Beschäftigung zu; er will die Produktion so zügeln, daß weder Überfluß noch Mangel eintreten kann. Durch ihn soll der Ein- und Verkauf besorgt, die Arbeitszeit, sogar der Zuwachs der Bevölkerung bestimmt werden: kurz und gut, er allein soll die Vorsehung bilden, durch deren Disziplin die Menschen zu Wesen ohne Begehrlichkeit, Leidenschaften und andere Triebe umgestalten würden.

Reduzieren wir die Phrasen, durch welche die socialistischen Demagogen auf die Massen zu wirken suchen, auf ihren eigentlichen Gehalt, so bleibt nur ein Körnchen Erstrebenswertes und auch Erreichbares übrig, welches sich, teilweise wenigstens, bereits erfüllt hat, nämlich die Berechtigung des Arbeiters auf einen größeren Anteil des aus seiner Mithilfe an der Produktion erzielten Gewinns. Hiermit aber ist der Socialismus keineswegs zufrieden. Denn, da zu einer jeden Produktion Arbeit nötig ist, und das Kapital aus aufgespeicherter Arbeit besteht, so schließt er fälschlich, daß dem Arbeiter allein der volle Gewinn zukomme, und jeder Unternehmergewinn ein Raub sei; deshalb aber müsse alles Kapital auf den Staat übertragen werden, der sodann die Rolle des

Verteilers übernehme. Über die Frage, ob und wie der bisherige Kapitalist entschädigt werden müsse, gehen die socialistischen Autoritäten, je nach ihren individuellen gewaltthätigeren oder milderen Anschauungen, mehr oder minder auseinander. Nicht minder weichen sie über den Anteil, der dem einzelnen Arbeiter zukommen soll, z. B. ob die feine Arbeit mit dem gleichen Maße wie die rohe, ob der thätige oder geschickte Arbeiter höher als der faule oder ungeschickte bezahlt werden solle, von einander ab. Einige Vertreter des Kollektivismus wollen allerdings einen Unterschied in der Belohnung zwischen roher und feiner, materieller und geistiger Arbeit eintreten lassen, aber zu einem greifbaren Ergebnis über das Wie der Verteilung sind sie noch nicht gelangt. Dieses Verhältnis soll der Zukunftsstaat, sobald er erst bestehen werde, ausarbeiten.

Sollte dieser je zustande kommen (ein Evenement, an welches die socialistischen Führer wohl selbst kaum glauben), so läßt sich mit Sicherheit voraussehen, daß die Unzufriedenheit unter den Zukunftsstaatsbürgern noch stärker hervortreten würde, als es in der jetzigen Gesellschaft der Fall ist; wenigstens haben verschiedene Vorkommnisse auf den socialistischen Parteitagen die Außenstehenden zu der Überzeugung geführt, daß die Apostel dieser Kirche genau ebenso stark von Neid und Mißgunst wie die gewöhnliche Menschenwelt beherrscht werden. Zweifellos würde aber das Ende eines solchen Experimentes eine Rückkehr zur jetzigen „Anarchie" sein, unter welcher die Käufer und Verkäufer, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer, in anderen Worten das Angebot und die Nachfrage, genau wie bisher, den Preis und die Löhne regeln.

Als Gegensatz zu den Socialisten suchen die Zünftler das Handwerk durch eine Rückkehr in Verhältnisse, welche durch den Weltverkehr längst überwunden sind, künstlich zu konservieren. Die Zustände unter den Zwangszünften, die noch in der Mitte dieses Jahrhunderts in einigen Teilen Deutschlands herrschten, waren aber so jämmerlich geworden, daß dieselben aufgehoben werden mußten, und ein während

der Reaktionsperiode in Preußen unternommener Versuch, sie durch ein Gesetz wiedereinzuführen, scheiterte vollständig. Das Gesetz wurde ohne Sang und Klang, nachdem es eine kurze Zeitlang unter den Gewerken Verwirrungen aller Art hervorgebracht hatte, begraben. Nichtsdestoweniger wird diese Richtung wiederum, und zwar von denselben Elementen, welche damals einen maßgebenden Einfluß auf die Gesetzgebung ausübten, zu fördern versucht.

So ohnmächtig solche Eingriffe in die freie Ausübung der menschlichen Thatkraft auch auf die Dauer sein mögen, so sind sie immerhin imstande, den Pendel der Uhr zu einem langsameren Gange zu zwingen. Sie wird dann die Zeit falsch angeben; diese läuft trotzdem den ihr von der Weltordnung vorgeschriebenen Gang weiter, ohne sich an die Unfähigen, die ihr nicht folgen können, zu kehren.



Verzeichnis einiger der benutzten Quellen.

Crüger, die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften.
Finke, G., die Geschichte des Pennyportosystems und der Briefmarke.
Fischer, Dr. P. D., Post und Telegraphen im Weltverkehr.
Geistbeck, Dr. M., der Weltverkehr.
Gedenkblatt zum 50. Jahrestage der Errichtung des Zollvereins.
Kleiber, das Postwesen von Deutschland, wie es war, ist und sein könnte.
Levinstein, Dr. G., die deutsche Tabaksindustrie.
Matlekowitz, Dr. A. v., die Zollpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches.
Neumann-Spallart, Dr. F. X., Übersichten der Weltwirtschaft.
Rühlmann, Dr. M., Allgemeine Maschinenlehre.
Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches.
Schwabe, H., Geschichtlicher Rückblick auf die ersten fünfzig Jahre des preußischen Eisenbahnwesens.
Stephan, H., Geschichte der preußischen Post, von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart.
Strousberg, Dr. B. B., und sein Wirken.
Wirth, M., Geschichte der Handelskrisen, u. a. m.

A. W. Hayn's Erben, Potsdam.

SCHRIFTEN

aus dem Verlage

von

Siegfried Cronbach.







BERLIN W.

1902.

Encyclopädische Werke.

Geschichte.

Biographie. Kulturgeschichte. Reisen.

Am Ende des Jahrhunderts. Rückschau auf 100 Jahre geistiger Entwickelung. Ein Sammelwerk in Bänden von 10—12 Bogen. Herausgegeben von Siegfried Cronbach. Bei Bezug aller 23 Bände brosch. à 2 *M*, geb. 2,50 *M*, einzeln pro Band brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

Wie der Kaufmann am Schlufs eines jeden Jahres seine Bilanz zieht, wie er von Zeit zu Zeit einen gröfseren Zeitpunkt seines Wirkens übersichtlich zusammenstellt, wägt und prüft, um zu erfahren, ob und welche Fortschritte er während dieser Zeit gemacht hat, so soll dieses Unternehmen dem grofsen Publikum in gemeinfafslicher Form und in grofsen Zügen vor Augen führen, was jedes Gebiet menschlichen Wirkens während des neunzehnten Jahrhunderts für das Ganze geleistet hat.

Nicht gelehrte Abhandlungen soll und darf es bieten, sondern eine bei aller Gründlichkeit fesselnde Lektüre; dem vorgeschrittenen Alter zur Erinnerung an längst vergangene Momente seiner früheren Mitarbeit, seiner Miterlebnisse, der jungen Generation ein Bild der Tätigkeit seiner Väter, teils zur Nachachtung, teils wohl auch zur Vermeidung.

Erschienen sind:

Bd. 1. **Gebhardt, Dr. Bruno,** Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. I. Teil (s. Bd. IX).
„ 2. **Cauer, Minna,** Die Frau im 19. Jahrhundert.
„ 3. **Bernfeld, Dr. S.,** Juden und Judentum im 19. Jahrhundert.
„ 4. **Steinhausen, Dr. G.,** Häusliches und gesellschaftliches Leben im 19. Jahrhundert.
„ 5. **Rosner, Karl,** Die dekorative Kunst im 19. Jahrhundert.
„ 6. **Graf, Dr. Max,** Deutsche Musik im 19. Jahrhundert.
„ 7. **Philippson, F. C.,** Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert.
„ 8. **Loewenthal, Dr. Eduard,** Die deutschen Einheitsbestrebungen und ihre Verwirklichung im 19. Jahrhundert.
„ 9. **Gebhardt, Dr. Bruno,** Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. II. Teil. (Schlufs.)
„ 10. **Korn, Dr. G.,** Die Medizin im 19. Jahrhundert. I. Bd. Volksgesundheitspflege und Irrenwesen.
„ 11. **Korn, Dr. G.,** Die Medizin im 19. Jahrhundert. II. Bd. Die Heilkunde.

Bd. 12. **Lublinski, S.,** Literatur und Gesellschaft im 19. Jahrhundert. I. Bd. (Die Frühzeit der Romantik.)
„ 13. **Lublinski, S.,** Literatur und Gesellschaft im 19. Jahrhundert. II. Bd. (Romantik und Historizismus.)
„ 14. **Steiner, Dr. R.,** Welt- und Lebensanschauungen im 19. Jahrhundert. I. Bd. (Von Kant bis Stirner.)
„ 15. **Loewenthal, Dr. E.,** Die religiöse Bewegung im 19. Jahrh.
„ 16. **Lublinski, S.,** Literatur und Gesellschaft im 19. Jahrhundert. III. Bd. (Das junge Deutschland.)
„ 17. **Lublinski, S.,** Literatur und Gesellschaft im 19. Jahrhundert. IV. Bd. (Epigonentum und Wiedergeburt.)
„ 18. **Rösemeier, Dr. H.,** Die Arbeiter im 19. Jahrhundert.
„ 19. **Steiner, Dr. R.,** Welt- und Lebensanschauungen im 19. Jahrhundert. II. Bd. Von Feuerbach bis Haeckel.
„ 20. **Bruno Meyer,** Die reproduzierenden Künste im 19. Jahrhundert.
„ 21. **Korvin,** Heerwesen und Kriegführung im 19. Jahrhundert.
„ 22. **Dr. Thomas Achelis,** Die Wandlungen der Pädagogik im 19. Jahrhundert.
„ 23. **Dr. Siegmund Günther,** Entdeckungsgeschichte und Fortschritte der wissenschaftlichen Geographie.

Diese Werke sind auch einzeln unter den betreffenden Rubriken aufgeführt, nebst ausführlichen Besprechungen der massgebenden Presse.

Aus den sibirischen Bleibergwerken. Unedierte Briefe des zu lebenslänglicher Zwangsarbeit verurteilten russischen Prof. Vaszilij Jakszakov. Mit Zeichnungen und Autogramm des Verurteilten. 1894. Brosch. 2,50 *M.*, geb. 3,50 *M.*

Bambus, W., **Palästina,** Land und Leute. 175 S. Mit Illustrationen. 1898. Brosch. 3 *M.*

„Kölnische Zeitung“: Der Verfasser, ein Israelit strenger Richtung, hat das heilige Land besucht, um die in neuerer Zeit entstandenen Niederlassungen seiner Glaubensgenossen kennen zu lernen, und schildert, was er gesehen, in ansprechender Form.

Bernfeld, Dr. S., **Juden und Judentum im neunzehnten Jahrhundert.** Brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M.*

„New-Yorker Staatszeitung“:

Motto:
Niemand will den Dichter kränken,
Folgt er kühn dem raschen Flug;
Wollte jemand anders denken,
Ist der Weg ja breit genug.
Goethe.

Mit diesem Denkspruch schliefst der Verfasser sein Vorwort und ganz im Geiste desselben hat er sein Werk geschrieben, d. h. niemanden zum Leide, sondern lediglich objektiv und vollkommen

unparteiisch. Selbst das unserem Jahrhundert zur unauslöschlichen Schande gereichende Vorgehen der Antisemiten, deren Bezeichnung mit den diesem bornierten Gesindel gebührenden Worten ihm sicherlich kein vernünftiger Mensch übelnehmen würde, schildert er ohne jegliches Breittreten des widerlichen Gegenstandes in durchaus sachlicher, leidenschaftsloser Weise. Ueberhaupt hat der gelehrte Autor sich durchaus nicht auf die, den gebildeten Menschen, wenigstens in grofsen Zügen ohnehin bekannte Geschichte der politischen etc. Gleichstellung der Juden beschränkt, sondern er gibt — geschickt mit dieser verwoben — auch eine höchst interessante Darstellung der in unserem Jahrhundert von den führenden jüdischen Gröfsen versuchten, und zum Teil auch erreichten, inneren Ausgestaltung des Judentums, ein Umstand, der das Buch nicht allein für die jüdischen, sondern auch für alle anderen Leser wertvoll macht, welche sich für die geistige Entwickelung der Menschheit interessieren. Der Verfasser schliefst sein verdienstvolles Werk mit folgenden Worten: „Wissen und Tugend sind stets die Grundsäulen Israels gewesen; sie sind wohl leider in der letzten Zeit etwas morsch geworden, aber in der Zeit der Anfechtungen von aufsen müssen sie neu befestigt werden. Der jüdische Stamm wird seiner historischen Aufgabe treu bleiben und seine vor Jahrtausenden übernommene Mission trotz aller Widerwärtigkeiten der Zeit wieder aufnehmen. Mit der glutvollen Dichtung Salomo Ibn-Gabirols mufs er sagen:

„Mit Kraft umgürtet, lafs ich nimmer ab,
Bis ich zu End' geführt, was ich geschworen,
Schmelzt auch die Zeit mich, gleich wie Gold, im Tigel,
Ich bleib' der Weisheit treu, die ich erkoren.
Und geb's nicht auf und werd' es noch vollführen;
Mein Herz ist stark, hat nicht den Mut verloren,
Hab' oft schon hart mit dem Geschick gerungen,
Nicht hab' ich es, auch hat's mich nicht bezwungen."

Bilbassow, B. v., Professor in St. Petersburg, **Geschichte Katharina II.** Bd. I (in 2 Halbbänden). Autorisierte Übersetzung aus dem Russischen von M. v. Pezold. Erste Abteilung. Katharina bis zu ihrer Thronbesteigung, 1729 bis 1762. Zweite Abteilung. Forschungen, Briefe und Dokumente. Brosch. 12 *M*, eleg. geb. in Halbfranz 15 *M*. — Bd. II (in 2 Halbbänden). Deutsch von P. v. R. Erste Abteilung. Vom Regierungsantritt Katharinas. 1762 bis 1764. Zweite Abteilung. Forschungen, Briefe und Dokumente. 1893/94. Brosch. 18 *M*, eleg. geb. in Halbfranz 21 *M*.

Die *„Neue Preufsische (Kreuz-) Zeitung"* schreibt: Das Bilbassowsche Buch ist eine sehr erfreuliche Erscheinung in der russischen historischen Literatur. Der Verfasser hat ebenso gründlich wie unbe

fangen seinen weitschichtigen Stoff anzufassen verstanden und alles überholt, was bisher über den Werdeprozefs der Kaiserin geschrieben worden ist. Ueberall erfährt unser Wissen Bereicherung, und es bleibt nur zu wünschen, dafs es Herrn Professor Bilbassow glückt, sein Werk zu Ende zu führen. Da der zweite Band im russischen Original noch nicht hat erscheinen können, wird man leider daran zweifeln müssen, wenn nicht Verhältnisse eintreten, die eine gröfsere Freiheit der Bewegung auf wissenschaftlichem Gebiete möglich machen. Die Darstellung ist durchweg würdig und fesselnd, mitunter etwas breit. Die reichlich gebotenen Beilagen an kritischen Untersuchungen, Briefen und Urkunden sind gut ausgewählt und sehr lehrreich. Die Sprache der Uebersetzung, wie alles was aus Pezolds Feder stammt, ganz ausgezeichnet. Wir können das Buch allen Freunden historischer Lektüre nur dringend empfehlen. *Th. Schiemann.*

Bisland, E., **Eine Blitzfahrt rund um die Welt.** 1892. Brosch. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

„Vossische Zeitung“: Gerade in dieser Zeit, wo jeder Personendampfer unserer grofsen Seestädte Hunderte von Schaulustigen über den Ozean führt, verdient besondere Beachtung die „Blitzfahrt rund um die Welt“, welche Elisabeth Bisland anziehend schildert. Eine solche anstrengende und aufregende Reise, welche das Kunststück von Jules Vernes berühmten Helden in den Schatten stellt, ausgeführt und beschrieben von einer jungen Dame, die obendrein die Fahrt ohne jeglichen sogenannten Schutz antrat — das Wagnis kann nur von einer Amerikanerin unternommen worden sein — sagt sich von vornherein der Leser, und so verhält es sich in der Tat.

76 Tage, also vier Tage weniger als Phileas Fogg, hat Elisabeth Bisland für ihre Reise um die Erdkugel gebraucht. Dabei war noch manche Verzögerung eingetreten, sonst hätte die Strecke noch in kürzerer Frist zurückgelegt werden können, und das Wunder des Weltverkehrs, das einst Jules Verne in prophetischer Phantasie erdichtet hatte, würde in noch erstaunlicherer Weise zur Wirklichkeit geworden sein. Die junge Amerikanerin, die auf der ganzen Reise der zartesten Rücksicht sich erfreute, schildert ihre Erlebnisse mit frischem Humor, und zugleich liefert sie den Beweis, dafs trotz der Blitzesschnelle ihr Zeit zu anziehenden Beobachtungen von Land und Leuten blieb.

Fürst Bismarcks gesammelte Reden. 1847—1889. Ein elegant gebundener Band von mehr als 1200 Seiten mit Reliefportrait. 4 *M*.

„Vossische Zeitung“: Das Werk umfafst die Aeufserungen Bismarcks von seinem ersten Auftreten in der Oeffentlichkeit, 1847, bis zum Scheiden vom Amte. Es ist keinerlei irgendwie wichtige

Rede vergessen, und so bildet denn die Sammlung einen Band von mehr als 800 Seiten. In der Anordnung ist die Zeitfolge innegehalten und jede Rede mit einer Ueberschrift versehen, die kurz auf den Inhalt hindeutet. Für jeden, der an der Politik Anteil nimmt — und wer täte dies heute nicht? — ist das Werk von höchstem Werte, und der wohlfeile Preis ermöglicht jedermann die Anschaffung.

Cauer, Minna, Die Frau im neunzehnten Jahrhundert. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

„Neues Wiener Tagblatt“: Das Buch Minna Cauers zeugt von Kraft und Geist. Der Entwickelungsgang des Weibes im 19. Jahrhundert war von geschichtlich noch nie dagewesener Bewegtheit. Hier die treibenden Motoren zu erkennen und sie klar und bündig dem Leser zu weisen, war eine Aufgabe, die der Scharfsinn der Autorin trefflich löste. Aber auch der Zartsinn fehlt der Walküre nicht. Feingefühlte, fast stimmungsvolle Glossen rankt sie um einige historische Frauenporträts.

Die *„Neue Zeit“*, Stuttgart: Das Buch zeigt von gründlichem Studium, enormer Belesenheit, und alles wird in klarer, markanter und doch keineswegs kalter Sprache vorgebracht. Bewundernswert ist die seltene Objektivität, mit der Frau Cauer an die Kritik feindlicher Gröfsen herantritt, imponierend, wie sie den gewaltigen Stoff klar und übersichtlich schichtet.

Diercks, Dr. Gustav, Die nordisch-germanischen Göttersagen. III. Aufl. 1894. Brosch. 0,75 *M*.

„Neues Wiener Abendblatt“: In kurzer Zeit hat die anmutige, belehrende Studie mehrere Auflagen erlebt. Zweck derselben ist nicht wissenschaftliche Behandlung des ungeheuren Stoffes, aber sie erfüllt vollkommen ihr Ziel, in einfacher, leichtverständlicher Weise die Grundidee der germanischen Mythologie weiteren Kreisen näherzubringen. Von besonderem Reize wird die Lektüre allen denen sein, welche, wie viele unserer Wiener Mitbürger die nordischen Lande besuchten und die Stätten sahen, an die die Sagen sich knüpfen.

Diercks, Dr. Gustav, Marokko. Materialien zur Kenntnis und Beurteilung des Scherifenreichs und der Marokko-Frage. 1894. Brosch. 3 *M*, geb. 3,75 *M*.

„Deutsche Geogr. Blätter“: Bei dem vielseitigen Interesse, welches das an Europa so nahe heranreichende marokkanische Reich erweckt, ist es ohne Zweifel ein zeitgemäfses Unternehmen, in einem mäfsig starken Bande eine Darlegung aller derjenigen Verhältnisse zu geben, welche auf die Teilnahme des grofsen Publikums rechnen können, vorausgesetzt, dafs der Verfasser über die notwendige Sachkenntnis verfügt. Bei Herrn G. Diercks ist dies unbedingt der Fall.

Der Leser darf sich also seiner Führung getrost anvertrauen und wird es um so lieber tun, als er in dem bezeichneten Buche eine lebhafte, flüssige Darstellung findet und durch kein gelehrtes Beiwerk belästigt wird.

Diercks, Dr. Gustav, Geschichte Spaniens von den frühesten Zeiten bis auf die Gegenwart. 2 Bde. 1895/96. Brosch. 20 *M*, in Halbfranz geb. 25 *M*.

„Deutsche Worte": Der Verfasser hat sich, bevor er das vorliegende Werk vollendet hat, eindringlich mit allen Studien beschäftigt, die zu einer Geschichte Spaniens nötig sind. Insbesondere hat er sich auch in die Geschichte der arabischen Zivilisation vertieft. Das hat ihn befähigt, in eindrucksvoller Weise ein Bild jener einst das ganze geistige Leben Europas beeinflussenden maurischen Kultur Spaniens zu entwerfen. Neben der Vertiefung in arabisch-maurisches Wesen vernachlässigte der Verfasser aber auch nicht, den langsamen Werdegang der christlichen Kultur auf der Halbinsel zu verfolgen, um so in einem Gesamtbilde Spaniens Entwicklung, seine Gröfse und seinen Verfall vor Augen zu führen. Es kann wohl behauptet werden, dafs diese Geschichte Spaniens die beste in deutscher Sprache ist. Da sie mäfsigen Umfang hat, so ist ihre Brauchbarkeit klar. Hier findet jeder, der sich über die ganze Entwicklung dieses Landes unterrichten will, alles in gedrängter und doch vollständig ausreichender Weise beisammen. Aus der Geschichte dieses interessanten Landes ist aber für einen verständigen Leser viel zu lernen. Insbesondere werden die Momente des Verfalles belehren können. — Ein treffliches alphabetisches Register erhöht den Wert des Buches. — Man wird selten in die Lage kommen, ein Werk so rückhaltlos empfehlen zu können, wie dieses.

Dreyfus, Kapitän Alfred, Briefe aus der Gefangenschaft von seiner Verhaftung bis März 1898. Deutsche autorisierte Ausgabe des französischen Originals. Mit drei Faksimilebriefen. 1899. (Eleg. brosch. 4 *M*, eleg. geb. 5 *M*).

Herabgesetzter Preis jetzt: brosch. 1 *M*, geb. 1,50 *M*.

Ferriani, Cav. Lino, Staatsanwalt im Como, **Minderjährige Verbrecher.** Versuch einer strafgerichtlichen Psychologie mit Original-Gutachten von Berinini, Brusa, Colajanni, Negri, Nordau, Pierantoni. Autorisierte Ausgabe, deutsch von Alfred Ruhemann. 1897. Brosch. 8 *M*.

Ferriani, Cav. Lino, Staatsanwalt in Como, **Entartete Mütter.** Eine psychisch-juridische Abhandlung. Autorisierte Ausgabe. Deutsch von Alfred Ruhemann. (Brüssel.) 1897. Brosch. 3 *M*.

Ferriani, Lino, Staatsanwalt in Como, **Schlaue und glückliche Verbrecher.** 1899. Brosch. 8 *M*.

Ferriani, Lino, Staatsanwalt in Como, **Schreibende Verbrecher.** 1900. Brosch. 6 *M*.

Das *„Archiv für Kriminalanthrologie"*: Der überaus fleifsige Verf. hat in diesem Buche einen Stoff verarbeitet, wie er besser und belehrender in den Rahmen moderner, kriminalanthropologischer Forschung nicht eingefügt werden könnte. Aufser der „Einführung" enthält das Buch fünf Kapitel: Briefwechsel der frühreifen Verbrecher, der verbrecherischen Liebe, der Verleumder und Verlästerer, der Diebe und Betrüger und der Gewalttätigen. Das grofse Material von — wenn ich recht gezählt habe — 691 Briefen ist derart verwertet, dafs nur wenige vollständig gegeben werden; eine Anzahl erscheint auszugsweise, die übrigen in Tabellen zusammengefafst oder blofs besprochen. Diese Besprechungen sind vortrefflich, sie zeugen von tiefer Menschenkenntnis, gröfstem Wohlwollen und scharfer Beobachtung; dabei sind Erörterungen von allgemeiner Bedeutung eingeflochten: über die Torheit und die schlechten Folgen des obligatorischen Unterrichts (p. 31), über das Verbrecherische und die grofsen Gefahren der sogen. Liebeskorrespondenz in den Tagesblättern (pag. 138), über die Wirkung von Sympathie und Antipathie (pag. 172) u. s. w.

„Schlesiche Zeitung": Der Verfasser, Staatsanwalt in Como, hat sich bereits durch seine im Laufe der letzten Jahre veröffentlichten Schriften „Minderjährige Verbrecher", „Entartete Mütter", „Schlaue und glückliche Verbrecher" (deutsch von Alfred Ruhemann), deren Grundlage ein aus dem eigenen reichen Schatze praktischer Tätigkeit geschöpftes Tatsachenmaterial bildet, auf dem Gebiete der Kriminalpsychologie einen geachteten Namen gemacht. In den „Minderjährigen Verbrechern" und den „Entarteten Müttern" nimmt Ferriani, der sich mit der internationalen kriminalistischen Vereinigung die Erforschung der Ursachen des Verbrechens und der Mittel zu dessen Bekämpfung zur Aufgabe macht und dabei auf den Standpunkt des Soziologen stellt, in menschenfreundlichster Weise das Wort zur Verbesserung der Lage dieser unglücklichen Kinder. In den „Schlauen und glücklichen Verbrechern" betritt er ein anderes Gebiet, indem er darlegt, dafs es ganze Klassen von Verbrechern gibt, die entweder durch ihre Schlauheit oder durch besonderes Glück der Bestrafung entgehen; mit anderen Worten, „dafs die Zahl der Spitzbuben, die der Gerechtigkeit ins Gesicht lachen, gröfser ist als die

Anzahl derjenigen Verbrecher, die ihr in die Hände fallen". Wie bei den drei genannten Büchern des fruchtbaren Schriftstellers das kriminalpolitische und soziologische Element, so steht in dem vorliegenden neuesten Buche „Schreibende Verbrecher" das psychologische im Vordergrunde. In gewissem Sinne ist es die reifste und interessanteste unter den Schriften des Verfassers.

Flerowsky, N., Unter drei russischen Kaisern. Das politische System Nikolaus I., Alexander II. und Alexander III. 1898. 2 Teile in einem Bande. Brosch. 6 *M*, eleg. geb. 7 *M*.

Die *„Neue Preußische (Kreuz-) Zeitung"*: Wir können dieses Buch unseren Lesern dringend empfehlen. Der Verfasser, Berwi, denn Flerowski ist nur sein Schriftstellername, ist zwar russischer Radikaler roter Observanz, aber entschieden wahrhaftig und aufserordentlich unterrichtet. Er erzählt uns in grofsen Zügen die Geschichte der russischen revolutionären, sozialistischen und anarchistischen Bestrebungen, wie sie seit Ende der 40er Jahre bis zum Regierungsantritt Kaiser Nikolaus II. sich entwickelt haben. Da Berwi mitten in der oppositionellen Bewegung stand, berichtet er fast ausschliefslich Selbsterlebtes, ohne dabei über Gebühr seine Person in den Vordergrund zu drängen. Sein Urteil ist, wie uns scheint, nur selten zu streng, tatsächlich bringt er neben Bekanntem auch viel Neues, so dafs sein Buch zu den lehrreichsten Quellen für die innere Geschichte des modernen Rufsland gerechnet werden mufs. Die Uebersetzung, die nach einem russischen Manuskript angefertigt zu sein scheint, ist flüssig und gut lesbar.

Die *„Freisinnige Zeitung"*: In demselben Verlage, in dem auch George Kennans Aufsehen erregendes Werk „Sibirien!" erschienen ist, hat Flerowski Studien über das politische System unter den Zaren Nikolaus I., Alexander II. und Alexander III. veröffentlicht. Der Verfasser geht zwar von seinen persönlichen Erlebnissen aus, zieht aber auch die allgemeinen Verhältnisse mit sicherem Blick in den Rahmen seiner Betrachtungen, so dafs die Lektüre seines Buches ungemein interessant und belehrend ist. Für manche Vorgänge in Rufsland, die sonst nur fragmentisch durch die Zeitungen bekannt werden, wird hier erst das Verständnis geöffnet.

Friedrich, Prof. Dr. H., Prinz Emil von Schönaich-Carolath. 1903. Mit dem Portrait des Dichters. Brosch. 1 *M*.

Friedrich, Prof. Dr. H., Ludwig Jacobowski. Ein modernes Dichterbild. 1901. Brosch. 1 *M*.

Die *„Hamburger Nachrichten"* schrieben über die Biographie Jacobowski's unter anderem:

„Ich weifs, wenn all' mein Tun
Zu Ende geht,
Dafs meines Namens Spur
Wie Rauch verweht,
Dafs meiner Lieder Duft
Wie Hauch vergeht,
Und kamen doch von Herzen
Wie ein Gebet."

Dies elegische Gedichtchen schrieb Jacobowski mit kaum 20 Jahren. Professor Friedrich hat ein Recht, es an die Spitze einer durchaus geistvollen, die ganze Materie souverän beherrschenden Abhandlung zu setzen, die zu ihrem Teil dazu beitragen wird, dafs die trüben Ahnungen des Dichters sich nicht erfüllen werden; dafs vielmehr seiner Lieder Duft noch Tausende erfreuen wird, dafs sein Name der Geschichte angehören wird, wie er es auch verdient.

Friedrichs d. Grofsen ausgewählte Werke. 2 Bde. Klassikerformat. Brosch. 7,50 *M.*

Inhalt: Antimacchiavelli oder Wiederbelebung der Regierungslehre des Macchiavelli — Denkwürdigkeiten zur Geschichte des Hauses Brandenburg. — Vom Militärwesen vom Anfange an bis zu dem Ende der Regierung Friedrich Wilhelms. — Von dem Aberglauben und der Religion. — Ueber Sitten, Gewohnheiten, Kunstfleifs etc. — Die Urbewohner der Mark. — Der Fürstenspiegel. — Abhandlung über die Einführung und Abschaffung der Gesetze. — Versuch über die Regierungsformen und über die Pflichten der Regenten. — Briefwechsel. — Gedichte. — Kabinettsbefehle und kleine Zuschriften.

Gebhardt, Dr. Bruno, Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert. 2 Bände 5 *M*, eleg. geb. 6 *M.*

Die *„New-Yorker Staatszeitung":* Mit dem vorliegenden zweiten Bande schliefst „Die deutsche Geschichte u. s. w.", welche der Verfasser für das, an dieser Stelle schon öfters besprochene, ausgezeichnete Cronbachsche Sammelwerk „Am Ende des Jahrhunderts" geschrieben hat. Der erste Band begann mit dem Jahre 1792 und endete mit 1848, und der zweite fängt mit dem Jahre 1849 an und schliefst mit 1898, in welchem — am 15. Juni — das zehnjährige Regierungs-Jubiläum des Kaiser Wilhelm II. gefeiert wurde. Selbstverständlich ohne alle Schuld des Autors — denn der Historiker mufs die Zeiten eben schildern, wie sie waren, und nicht, wie er oder wir sie gewünscht hätten — ist der erste Teil des Buches recht unerfreulich, werden uns darin doch das ganze Elend der Reaktion, die Periode der borniertesten Vielregiererei, der deutschen Uneinigkeit u. s. w. geschildert, welche auf die Jahre 1848

und 1849 folgten. Ein ganz anderer Wind dagegen weht durch die Neuzeit, welche der Autor im 4. Kapitel mit den folgenden begeisterten Worten beginnt: Keine Epoche aus der tausendjährigen Entwickelung seines Volkes kann der deutsche Gechichtsschreiber mit gröfserer Freude und mehr innerer Teilnahme schildern, als die grofse Zeit, wo in blutigem Kampfe die Einheit des Vaterlandes, wo Reich und Kaiser wiedergewonnen wurden. Und nun geht der Verfasser mit dem ganzen Stolze eines „Zeitgenossen" Bismarcks an die Beschreibung der Regierung des grofsen Kanzlers bis zu dem verhängnisvollen 20. März 1890, und der Dinge, welche darauf bis zu dem oben genannten Schlufsjahre des Buches folgten. Äufserst interessant ist das Resumé des Verfassers, dem wir den nachstehenden, leider nur allzu wahren Passus entnehmen: „Direkt betrübend ist der Blick auf die Kunst in ihren verschiedenen Betätigungen. Proletarisch ist der Zug der Gegenwart und das Proletariat, das sich in der Politik vordrängt, wird gemalt und gemeifselt, angedichtet und auf die Bühne gebracht." Das Werk des Dr. Gebhardt bildet einen der wertvollsten Bestandteile der Cronbachschen Sammlung.

Green, John Richard, **Geschichte des englischen Volkes.** Nach der verbesserten Auflage des englischen Originals übersetzt von E. Kirchner. Mit einem Vorwort von A. Stern, Professor am Polytechnikum in Zürich. 2 Bände. 1889. Brosch. 10 *M*, in Leinen geb. 13 M., in Halbfranz geb. 14 *M*.

Seemanns Litterar. Jahresbericht: Der Verfasser des in England mit ungeteilter Begeisterung aufgenommenen Werkes will nicht eine Geschichte der englischen Könige oder der englischen Eroberungen, sondern des englischen Volkes schreiben, und zieht es infolgedessen vor, über die Einzelheiten ausländischer Kriege und diplomatischer Verhandlungen, über die persönlichen Abenteuer von König und Adel u. s. w. leicht hinwegzugehen, dagegen ausführlich bei den Begebenheiten des konstitutionellen, intellektuellen und sozialen Fortschritts zu verweilen und die Gestalten des Missionärs, des Dichters, des Buchdruckers, des Kaufmanns, des Philosophen in den Vordergrund zu rücken. In dieser Betonung des kulturgeschichtlichen Momentes liegt die Eigenart von Greens Hauptwerk, welches sich aufserdem durch umfassende Gelehrsamkeit, Hoheit der Gesinnung, künstlerische Gruppierung des Stoffes und hinreifsende Darstellung auszeichnet. Es ist daher ein anzuerkennendes Verdienst der Verlagshandlung, dafs sie diese Geschichte des stammverwandten Volkes in wohlgelungener Uebersetzung der deutschen Leserwelt zugänglich gemacht hat. Eine kurze Biographie und Würdigung Greens aus der Feder A. Sterns ist der deutschen Ausgabe vorausgeschickt. G.

Günther, Professor Dr. Siegmund, Entdeckungsgeschichte und Fortschritte der wissenschaftlichen Geographie im neunzehnten Jahrhundert. 2,50 *M*, eleg. geb. 3 *M*.

Neue Preussische (Kreuz-) Zeitung v. 25. 5. 1902: Diese neueste Arbeit Günthers beweist wiederum seine auf genauesten Detailkenntnissen beruhende Fähigkeit, zusammenfassende, gut geschriebene Darstellungen dem Leser zu bieten Die ersten 8 Abschnitte, welche eine Übersicht über unsere Kenntnis der Erde beim Übergang vom alten zum neuen Jahrhundert geben, wird jeder mit Interesse und Nutzen lesen. Abschnitt 9 erinnert an die grofsen Leistungen des Dreigestirns A. v. Humboldt, L. v. Buch und K. Ritter; der zehnte bietet eine lehrreiche Skizze der Entwickelung der Erdkunde als selbständiger Wissenschaft, besonders auch über deren Betrieb an unseren Universitäten. Von den folgenden Abschnitten — die Völkerkunde und ihre Stellung zur Erdkunde, die Entwickelung der allgemeinen Erdkunde seit 1860, die Aufgaben des 20. Jahrhunderts — setzt freilich der mittlere sehr viel Fachkenntnisse voraus. — Wir hoffen, dafs dies kurzgefafste und billige Buch in den Händen aller Lehrer und Freunde der Geographie sich finden wird.

Jaekel, V., Studien zur vergleichenden Völkerkunde. Mit besonderer Berücksichtigung des Frauenlebens. 1900. Brosch. 2 *M*, eleg. geb. 3 *M*.

Inhalt: Ueber die Persönlichkeit im Heidentum. — Heidnische Frauen im öffentlichen Leben. — Die Ahnen als Nothelfer, als Götter. — Blicke auf Braut- und Eheleben. — Kameradschaften und Verbrüderungen. — Priester und Frauen. — Männliche und weibliche Beschäftigungen. — Ueber den Traum. — Einiges über den Tanz. — Weibliche Fürstenbedienung und weibliche Leibgarden. — Das Rauchen. — Die Frauen als Reiter. — Staats-, Distrikts- und Familiengötter. — Die Eule im Aberglauben und Kultus. — Die Bedeutung des Brautkaufs. — Ein Wort über die Polygamie.

Zeitschrift für Ethnologie: Diese kleine Sammlung völkerkundlicher Aufsätze, deren jeder ein in sich abgeschlossenes Ganze bildet, ist wohl geeignet, in weitere Kreise das Interesse für die Fragen der Ethnologie hineinzutragen. Für die Begründung der zu erweisenden Tatsachen sind nicht nur die Sitten, Gebräuche und Satzungen der Naturvölker zusammengestellt, sondern auch aus dem Leben der alten Kulturvölker und auch der heutigen Völker Europas wurden die entsprechenden Analogien herangezogen. So wird das kleine Buch für viele eine anziehende und lehrreiche Lektüre bilden.

Jonin, Alexander, Durch Süd-Amerika. Reise- und kulturhistorische Bilder. Autorisierte und vom Autor bis auf die neueste Zeit vervollständigte Ausgabe des russischen Originals. Übersetzt von M. v. Pezold. Band I. Die Pampaländer. 1895. Brosch. 15 ℳ, gebunden in Halbfranz 18 ℳ. Band II. Die Magelhaensstrafse, die Republik Chile und das Leben an den Abhängen der Kordilleren und an den Ufern des Stillen Ozeans. 1896. Brosch. 12 ℳ, gebunden 15 ℳ.

„Zeitschr. d. Bildungsvereines“: An guten und zugleich volkstümlich geschriebenen Reisewerken haben wir bekanntlich durchaus keinen Ueberflufs. Viele derartige Werke verraten zu sehr den Allerweltsreisenden, den Flaneur, während doch nur der ruhige, stille Beobachter, der noch Zeit hat, zu reisen und zu sehen, berufen ist, fremde Verhältnisse zu schildern. Andere Kenner fremder Gegenden sind zu sehr Naturforscher und sonstige Spezialisten; sie sehen und berichten nicht das, was den gebildeten Laien interessiert. Das vorliegende Reisewerk ist ein solches, das für weitere Kreise berechnet ist. Es erzählt vor allem von den Menschen in den Pampaländern: Naturschilderungen und wissenschaftliche Mitteilungen treten zurück. Was der Verfasser berichtet, hat er gründlich und mit Mufse sich angesehen, und er trifft überall das, was der Leser vor allem wissen will: wie die Menschen leben, denken, handeln, wie sie politisieren etc. Das alles wird ohne viel Raisonnement an einer Fülle von Tatsachen gezeigt. Dafs das Buch kein deutsches Original, sondern eine Uebersetzung ist, tritt in der sprachlichen Darstellung allerdings hervor, aber man gewöhnt sich an die Unebenheiten bald und liest dann ungestört — bis ans Ende. Eher wird selten ein Leser das Buch aus der Hand legen, und das will doch bei 943 Seiten Grofs-Oktav etwas besagen. Das Werk gehört in alle unsere Bibliotheken hinein.

Jungmann, Max, Heinrich Heine ein Nationaljude. Eine kritische Synthese. 1896. Brosch. 75 ₰.

„Deutsche Romanzeitung“: Der Verfasser, der allem Anscheine nach Stammesgenosse des Dichters ist, beweist mit gewichtigen Gründen, dafs dieser weder Deutscher noch Christ, sondern durchaus „Nationaljude“ gewesen sei. Herr Jungmann entnimmt seine Beweise weniger den Werken als den minder bekannten Aufzeichnungen über Heine und dem Briefwechel desselben. Die angeführten Stellen sind nicht zu entkräften. Ich habe an der Tatsache auch früher nicht gezweifelt, aber es ist ein Verdienst des Urhebers dieser Schrift, sie mit durchaus zureichenden Gründen festgestellt zu haben.

Kayserling, Dr. M., Christoph Columbus und der Anteil der Juden an den spanischen und portugiesischen Entdeckungen. 1894. Brosch. 3 *M.*

„Die Neuzeit“, Wien: Die detaillierte Nachweisung der werktätigen Teilnahme der Juden an allen den mühseligen Vorarbeiten und Vorkehrungen für die Entdeckungsreisen des Columbus, auch die Aufrollung der damaligen politischen Zustände Spaniens, der Stellung des Juden und Marranen, der Vertreibung der Juden aus Spanien, ferner die zahlreichen im Original beigebrachten Urkunden machen das Buch, welches mit einer Geistesfrische und Formschönheit, wie sie von Kayserling erwartet werden können, geschrieben ist, zu einer ebenso genufs- wie lehrreichen Lektüre.

Kennan, George, Sibirien! — Band I. Deutsch von E. Kirchner. 12. Auflage. 1891. Brosch. 3 *M*, geb. 4 *M.*

Inhalt: I. Über die russische Grenze. II. Die Ebenen und Gefängnisse Westsibiriens. III. Die Steppen des Irtisch. IV. Meine Begegnung mit politischen Verbannten. V. Die Verbannung auf administrativem Wege. VI. Das Etappengefängnis zu Tomsk. VII. Politische Verbannte und gemeine Verbrecher zu Tomsk. VIII. Das Leben auf der grofsen sibirischen Heerstrafse. IX. Das Leben der auf administrativem Wege Verbannten. X. Verbannte auf Irkutsk.

Kennan, George, Sibirien! — Band II. Deutsch von E. Kirchner. 9. Auflage. 1891. Brosch. 3 *M*, geb. 4 *M.*

Inhalt: I. Die russische Polizei. II. Eine Fahrt durch Transbaikalien. III. Die Minen von Kara. IV. Das Freikommando der Karaminen. V. Staatsverbrecher in den Karasilberminen. VI. Die Geschichte der politischen Gefängnisse zu Kara. VII. In ostsibirischen Silberminen. VIII. Abenteuer in Ostsibirien.

Kennan, George, Sibirien! — Band III. Mit dem Portrait des Verfassers. Deutsch von E. Kirchner. 4. Auflage. 1892. Brosch. 3 *M*, geb. 4 *M.*

Inhalt: I. Die neueste sibirische Tragödie. II. Eine Winterreise durch Sibirien. III. Meine letzten Tage in Sibirien. IV. Der Grofslama von Transbaikalien. V. Russische Zensur. — Anhang: 1. Gefängnisleben der russischen Revolutionäre. 2. Russische Provinzialgefängnisse. 3. Ein russisches politisches Gefängnis. 4. Russische Staatsgefangene. 5. Das russische Strafgesetzbuch.

Кеннана, Георга, СИБИРЬ! — Переводъ Д-ра Генр. Руз и Д-ра Алекс. Вольфа. 1891. Brosch. 7,50 *M.*

Kennan, George, **Zeltleben in Sibirien** und Abenteuer unter den Korjäken und anderen Stämmen in Kamtschatka und Nordasien. 4 Auflage. 1891. Brosch. 4 *M*, hocheleg. geb. 5,50 *M*.

„*Bl. f. höheres Schulwesen*": Im Dienste der russisch-amerikanischen Telegraphengesellschaft hat Kennan im Jahre 1885 u. f. Nordost-Sibirien bereist und hat in dem vorliegenden Werke seine Erfahrungen und Beobachtungen niedergelegt. Selten habe ich ein Buch mit so viel Genufs und Interesse gelesen. Den Worten des Übersetzers, dafs nicht nur das, was Kennan erzählt, interessant ist, sondern auch, wie er erzählt, kann ich mich aus ganzem Herzen anschliefsen. Man bekommt beim Lesen ein vollständiges Bild der geographischen Verhältnisse Sibiriens, und mancher, der unter Sibirien noch heute sich nur eine Schnee- und Eiswüste vorstellt, kann sich hier eines Besseren belehren lassen. Das Buch möge zur Anschaffung für Bibliotheken, sowohl Lehrer- wie Schülerbibliotheken, warm empfohlen werden. Es wird sicher zu einem der vielgelesensten Bücher gehören.

Korn, Dr. G., **Die Medizin im neunzehnten Jahrhundert.** Erster Teil: **Volksgesundheitspflege und Irrenwesen.** 2.50 *M*, geb. 3 *M*.

Korn, Dr. G., **Die Medizin im neunzehnten Jahrhundert.** Zweiter Teil: **Die Heilkunde.** 2,50 *M*, geb. 3 *M*,

„*Hamburger Correspondent*": Im 10. und 11. Bande des Sammelwerkes „Am Ende des Jahrhunderts" unterzieht Dr. G. Korn die Medizinische Wissenschaft im neunzehnten Jahrhundert einer eingehenden Betrachtung. Der erste Band handelt von der Entwickelung der öffentlichen Gesundheitspflege; die grofsen Errungenschaften dieser Wissenschaft, die überhaupt erst im neunzehnten Jahrhundert geschaffen worden ist, die Fortschritte, die die Hygiene successiv gemacht hat, werden uns in klarer, anschaulicher Weise vor Augen geführt, und der Verfasser ist seiner Aufgabe, die Entwickelung der Hygiene und Heilkunde in allgemein verständlicher Weise zu schildern, aufs glücklichste gerecht geworden. Das Interesse, das uns seine Schilderungen einflöfsen, wird noch wesentlich erhöht dadurch, dafs überall Ergebnisse der Statistik berücksichtigt werden, aus denen hervorgeht, wie sehr durch Verbesserung sanitärer Einrichtungen die Sterblichkeit abgenommen hat.

Der zweite Band des Werkes „Die Heilkunde im neunzehnten Jahrhundert" beschäftigt sich mit den Fortschritten, die die einzelnen Fächer der medizinischen Wissenschaft, Anatomie, Physiologie, innere Medizin, Chirurgie und Bakteriologie genommen haben. Erst in diesem Jahrhundert ist die Heilkunde eine naturwissenschaftliche Disziplin geworden; es ist an sich keine leichte,

wenngleich sehr dankbare Aufgabe, der sich der Verfasser mit grofsem Geschick entledigt hat, den Übergang der Medizin aus der philosophischen, mystischen Spekulation, in der sie sich im Anfang des Jahrhunderts bewegte, zur streng naturwissenschaftlichen Beobachtungsmethode zu schildern. In der Erforschung der normalen Lebensvorgänge betrat zuerst diesen Weg der grofse Physiologe Johannes Müller, der den Versuch am lebenden Körper in die Physiologie einführte. Von den vielseitigen wissenschaftlichen Leistungen dieses genialen Naturforschers entwirft uns der Verfasser ein sehr anschauliches Bild, nicht minder aber von den geistigen Grofstaten seiner Schüler du Bois-Reymond, Helmholtz und Virchow. Helmholtz ist am berühmtesten geworden durch die Entdeckung des Augenspiegels, durch den es ermöglicht war, am Lebenden das innere Auge und den Sehnerven deutlich zu sehen. Virchow führte die naturwissenschaftliche Beobachtung in der Erforschung der krankhaften Veränderungen am menschlichen Körper ein und stellte die Lehre auf, dafs die krankhaften Vorgänge sich im wesentlichen an den feinsten Elementen, die den Körper zusammensetzen, den Zellen, abspielen. Dieses System wird vom Verfasser in durchaus verständlicher Weise des näheren entwickelt; ein besonders fesselnder Abschnitt ist den grofsen Errungenschaften gewidmet, die die Chirurgie dem Chloroform und der antiseptischen Wundbehandlung zu verdanken hat.

Korvin, Heerwesen und Kriegführung im 19. Jahrhundert. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

Exz. General F. Frhr. v. Dincklage schreibt im „*Literarischen Echo*“: In anregender und auch für den Fachmann geradezu spannender Weise hat der Verfasser auf knappem Raum einen Stoff bewältigt, über den ganze Bände geschrieben werden können. Und doch ist nichts vergessen, nichts oberflächlich behandelt. Auch der Nichtsoldat wird mit vollem Verständnis den Mitteilungen der Tatsachen folgen, die in klarer und überzeugender Weise in den persönlichen Auffassungen des Verfassers eine Erläuterung finden. Dafs die Entwicklung des Kriegswesens in einem Jahrhundert, das an „blutigen Eroberungs- und Befreiungskriegen“ so reich war, wie das neunzehnte, nicht ohne eine Anlehnung an die Kriegsgeschichte geschildert werden konnte, ist selbstverständlich. Aber gerade das Hervorgehen bedeutungsvoller Organisationen aus der politischen Notwendigkeit ist in manchmal überraschender Weise dargelegt, und selbst der Offizier, der doch seinem Berufe gemäfs den hier behandelten Stoff vom wissenschaftlichen Standpunkte aus kennen lernte, wird aus den knappen und anschaulichen Darlegungen manche Aufklärung schöpfen. In einer geistvollen Schlufsbetrachtung gibt der Autor einen kurzen Rückblick und lenkt von den Geschehnissen hinüber auf die Zukunft. Er kommt zu dem Resultate, dafs mehr und mehr die moralischen Faktoren im Kampfe der Heere ausschlaggebend sein würden und dafs die Energie in der Kriegs-

führung über alle technischen Faktoren — beträfen sie nun Waffen oder Verkehrsmittel — zu stellen sei. Alles in allem kann ich die Lektüre des Korvinschen Buches warm empfehlen.

Krause, W., **Deutschlands Kaiser von Karl dem Grofsen bis Wilhelm II.** Synchronistische Zusammenstellung der wichtigsten Begebenheiten in Deutschland und den fremden Staaten mit besonderer Berücksichtigung der sozialen Entwickelung und des Kulturlebens. 3. bis auf die neueste Zeit fortgeführte Auflage. 1892. Brosch. 1 *M.*

Von der gesamten Kritik äufserst günstig empfohlen.

Lazarus, Nahida Ruth (Nahida Remy), **Das jüdische Weib.** Mit einer Vorrede von Professor Dr. M. Lazarus. Dritte wohlfeile Auflage mit dem Portrait der Verfasserin. Brosch. 4 *M*, eleg. geb. 5 *M.*

„Berliner Tageblatt“: Ein lesenswertes Buch fürwahr, und zwar für Jüdinnen und für Christinnen. Die ersteren werden gar vieles aus dem Buche lernen, das ihnen nottut, und die letzteren werden vielleicht manches Vorurteil ablegen, das sie gegen die jüdischen Frauen seit unvordenklichen Zeiten genährt. Frau Remy ist eine ebenso kluge als kenntnisreiche Schriftstellerin, bei welcher Herz und Kopf gleichen Anteil an diesem schönen Buche haben. Und welch ein herzerhebender, sittlicher Ernst weht uns aus diesem Werke entgegen! Man freut sich ob solch einer tapferen Gesinnung, und man mag nur wünschen, dafs es dieser vortrefflichen literarischen Gabe nicht an verständnisinnigen Lesern fehle. Frau Remy ist nach keiner Richtung hin zu Zugeständnissen bereit. Sie tritt frei heraus mit ihrem Urteile und deckt schonungslos die Schwächen auf, die sie an dem jüdischen Weibe, namentlich an dem modernen, findet. Das achtzehnte Kapitel, „Die Jüdin der Gegenwart“, zeigt in jeder Zeile, welch ein stolzer Sinn und welch eine Gutherzigkeit zugleich in dieser Schriftstellerin wohnt. Wir wüfsten dem Buche kein gröfseres Lob zu spenden, als wenn wir von ihm aussagen, dafs es den Leser lockt und fesselt, dafs es sein Nachdenken und damit oft auch seinen Widerspruch herausfordert. Dem Buche hat Prof. Dr. Lazarus ein Geleitschreiben mit auf den Weg gegeben.

Loewenthal, Dr. Ed., **Die deutschen Einheitsbestrebungen im neunzehnten Jahrhundert und ihre Verwirklichung.** Brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M.*

„Hessisch-Nassauischer Volksbote“ in Frankfurt/Main: Ausgehend von den Ereignissen am Schlufs des 18. Jahrhunderts,

schildert der Verfasser die darauf folgende Auflösung des alten deutschen Reichs und die Erniedrigung Deutschlands zu Anfang unseres Jahrhunderts mit dem Beginn der französischen Revolution. Dann geht es aufwärts, es folgt die erste Periode der deutschen Einheitsbestrebungen, die zweite derselben in den 50er Jahren, die mit der Neugründung des deutschen Reichs ihren Abschluss findet. Ein hundertjähriger Geschichtsabschnitt ist in diesem kleinen Buche unter obigem Titel zusammengestellt. Der Schluſs behandelt den staatlichen Aufbau des Reiches und seine Gesetzgebung, Handel und Verkehr, Industrie u. s. w. Alten und jungen Volksgenossen empfehlen wir die Anschaffung dieses Buches angelegentlichst. N.

Loewenthal, Dr. Ed., Die religiösen Bewegungen im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 M, geb. 3 M.

„New-Yorker Staatszeitung“: Schon ein kleiner Auszug aus dem Inhalte des Werkes genügt, um die ungeheure Mühe erkennen zu lassen, welche der Autor sich mit den einzelnen Gegenständen gegeben hat, welche er uns vorführt. Da sind neben der Einleitung — „die Aufklärungsepoche des 18. Jahrhunderts als Vorstufe der religiösen Bewegung im neunzehnten Jahrhundert“; „Die politische und kirchliche Reaktion zu Anfang des 19. Jahrhunderts“; „Die Kirchenstreitigkeiten in Preuſsen, Württemberg, Bayern und Oesterreich“; „Der neue geistige Aufschwung in den dreiſsiger Jahren“; „Die protestantischen Freunde oder Lichtfreunde; der heilige Rock in Trier und der Deutschkatholizismus“; „Die freireligiösen Gemeinden“; „Die materialistische Schule im Kampfe gegen den Autoritätsglauben“; „Das vatikanische Konzil und das Dogma von der Unfehlbarkeit des Papstes“; „Die Reformbewegung im Judentum“ (ein äuſserst interessantes Kapitel, selbst wenn man nicht mit allem übereinstimmt, was der Verfasser sagt); „Glauben und Wissen“; „Religiöser Indifferentismus und philosophischer Pessimismus“; „Neuere und neueste Bestrebungen auf dem Gebiete der religiösen Bewegung“ u. s. w. Man mag mit manchen, ja sogar mit sehr vielen Argumenten etc. des Autors nicht ganz einverstanden sein. — eines wird ihm jeder Leser zugestehen und das ist, daſs er nicht aus dem Hinterhalt mit den Waffen von Lug und Trug, sondern kühn und ehrlich mit offenem Visier ficht und schon darum Ehre und Dank verdient.

Nagradow, W. J., Moderne russische Zensur und Presse vor und hinter den Coulissen. 1894. Brosch. 6 M.

Philippson, Martin, Professor Dr., **Ein Ministerium unter Philipp II.** Kardinal Granvella am spanischen Hofe. 1895. Brosch. 12 M.

„Theologischer Jahresbericht“: Eine so einflufsreiche Persönlichkeit wie Granvella, der ein halbes Jahrhundert dem habsburgischen Herrscherhause gedient, Träger der Politik einer habsburgischen Universal-Monarchie war, der an der Eroberung Portugals durch Spanien, an der Bekämpfung des elisabethinischen England, an dem Bürgerkriege Frankreichs, wie an der Niederwerfung des niederländischen Aufstandes gleich tätigen Anteil hat, aus dessen Kabinett die Fäden in den Vatikan, an den verwandten Kaiserhof nach Wien und auf den Prager Hradschin laufen, verdient die ausführliche, ihm lange vorenthaltene Würdigung, die ihm Philippson zuteil werden läfst.

„Die Wiener Zeitung“: Fafst man das Urteil über das Werk Philippsons zusammen, so ergibt sich, dafs in demselben sowohl die allgemeine geschichtliche Darstellung mit glücklicher Hand entworfen und ausgeführt wie auch der Aufgabe der Charakterisierung des Helden in einer mit den besten Zeugnissen früherer Zeit übereinstimmenden Weise genügt wurde. Das Urteil, welches Alfred Morel-Fatio, einer der ausgezeichnetsten Kenner der spanischen Geschichte, über das Buch gefällt: „Une étude biographique très complète; en même temps qu'un important chapitre d'histoire diplomatique et politique“, wäre sonach vollinhaltlich zu unterschreiben.

Philippson, Martin, Professor Dr., **Der Grofse Kurfürst** Friedrich Wilhelm von Brandenburg. Erster Teil: 1640—1660. (1897.) Brosch. 7,50 *M*, geb. in Halbfranz 10 *M*.

Philippson, Martin, Professor Dr., **Der Grofse Kurfürst.** Zweiter Teil. Von 1660—1679. 1902. Brosch. 7,50 *M*, geb. in Halbfranz 10 *M*.

„Pädagogischer Jahresbericht“ (Bd. 54) 1902: Diese grofs angelegte Biographie des wahren Begründers des preufsischen Staatswesens, der nicht allein für Brandenburg-Preufsen und dadurch mittelbar für ganz Deutschland von einschneidender Wichtigkeit, sondern von geradezu universeller Bedeutung ist, charakterisiert den grofsen Kurfürsten in seiner mit hoher Besonnenheit und zäher Ausdauer gepaarten vordringenden Tatkraft, seinem ebenso weiten und klaren wie scharfen, tief eindringenden Blicke, seiner richtigen Auffassung der Bedürfnisse und Aufgaben des Staates, in dessen Dienst er seine ganze Persönlichkeit rückhaltlos stellt, für dessen Wohl und Ordnung, Macht und Gröfse er in steter aufopfernder Arbeit und Mühe besorgt ist, der in Brandenburg-Preufsen erst einen wahren Staat ermöglichte, indem er die dazu nötigen inneren und äufseren Machtmittel, ein berufsmäfsiges, genau gegliedertes und geregeltes Beamtentum und ein stehendes Heer, schuf. Aus dem schon veröffentlichten Materiale und den Hunderten von Einzelschriften ein möglichst zusammenhängendes und klares Bild von dem Wollen und Wirken Friedrich Wilhelms zu zeichnen, nicht aber aus

Archiven nnd Bibliotheken neuen Stoff herbeizutragen, ist der Zweck vorliegender Biographie, die, soweit sie vollendet vorliegt, in fünf Büchern den umfangreichen Stoff darbietet, indem sie zuerst des Kurfürsten Lehrjahre bis zum Westfälischen Frieden charakterisiert, im zweiten Buche seine wachsende Selbständigkeit im Nordischen Kriege kennzeichnet, sich sodann über die inneren Zustände von 1640—1660 verbreitet, um im vierten Buche Brandenburg als den Verteidiger deutschen Wesens im Kampfe mit Frankreich und im fünften des Kurfürsten Heldenzeit im Kampfe mit Schweden zu schildern. Der zweite Band schliefst mit dem Frieden von St. Germain. Ein dritter Band, der ursprünglich nicht vorgesehen war, wird jedenfalls das Lebensbild, dessen Studium jedem Geschichtsfreunde dringend anzuraten ist, vollenden. In Bibliotheken sollte das fesselnd geschriebene Buch nicht fehlen.

„Vossische Zeitung“: Von diesem Werke, dessen ersten Teil wir früher hier besprochen haben, liegt uns jetzt der zweite, die Jahre 1660 bis 1679 umfassende Teil vor. Auch dieser Band steht auf der Höhe der im letzten Jahrzehnt sehr geförderten Forschung. Hin und wieder nimmt Philippson gegen J. G. Droysen Stellung, dessen grofse Verdienste er nicht verkennt, dem er aber treffend vorwirft, Recht und Eigenart der Gegner des Kurfürsten zuweilen unterschätzt zu haben. Philippson berücksichtigt gleichmäfsig die diplomatischen und kriegerischen Vorgänge wie die innere Verwaltung. Sein durch Gründlichkeit und Klarheit hervorragendes Werk wird eine Zierde für jede Bibliothek sein.

Pypin, A. N., Die geistigen Bewegungen in Rufsland in der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts. Band I. Die russische Gesellschaft unter Alexander I. Aus dem Russischen übertragen von Professor Dr. Boris Minzes (Sofia). Autorisierte Übersetzung. 1894. Brosch. 12 *M*.

„Deutsche Worte“: Nachdem Rufsland in den letzten Jahrzehnten so grofse literarische Eroberungen im Westen Europas gemacht hat, wird naturgemäfs das Bedürfnis, sich mit der Geschichte der politischen und geistigen Entwickelung dieses östlichen Landes zu beschäftigen, in einem bisher ungewohnten Mafse sich einstellen. Das vorliegende Buch ist sehr geeignet, diesem Bedürfnisse zu entsprechen. Es behandelt die geistige Bewegung Rufslands unter Alexander I. Der Verfasser ist einer der tüchtigsten Gelehrten Rufslands, die Übersetzung ist ausgezeichnet. Man erfährt aus dem Buche mehr als man nach dem Titel glaubt, und manches Licht fällt aus der genauen Kenntnis der russischen Zustände auch auf die westeuropäische Geschichte, besonders was die hier behandelte Zeit anlangt. Wir wünschen diesem Bande einen vollen buchhändlerischen Erfolg, damit nicht etwa die Fortsetzung der Übersetzung unterbleibe.

Renan, Ernest, Geschichte des Volkes Israel. Autorisierte Ausgabe. Deutsch von E. Schaelsky. Vollständig in 5 Bänden. 1894/95. Brosch. 30 *M*, in Halbfranz geb. 41,25 *M*.

Wüfste das grofse Publikum, welch eine Fülle von Wissen, von neuen Gesichtspunkten, von grofsartigen, treffenden Vergleichen mit der Gegenwart in diesem geistvollen, wissenschaftlichen, aber durchaus volkstümlich geschriebenen Werke hervortritt, so würde es trotz des Titels, welcher in der „Antisemitenzeit“ nicht fair ist, welches aber ebenso treffend Geschichte der Menschheit oder der Zivilisation benannt werden könnte, die Lektüre dieses glanzvollen Werkes nicht verschmähen.

Aber der gröfsere Teil des deutschen Publikums hat leider wenig Sinn für gute Bücher, läfst sich an den kurzen Auszügen in den Zeitungen Genüge sein und liest — wenn überhaupt — höchstens Romane und Sensationsschriften. In Frankreich ist von diesem Werke, welches sich jeder Gebildete nicht nur anschafft, sondern auch liest, bereits das zwanzigste Tausend erschienen, während in Deutschland nur eine ganz kleine Gemeinde bisher Notiz von demselben genommen hat. Nicht eine Geschichte für Israel, sondern eine Geschichte des Volkes Israel, aus welchem das Christentum und die Zivilisation überhaupt hervorgegangen ist, hat Renan geschrieben, und hierfür sollte jeder Gebildete Interesse haben.

Herr Pastor Stage, Prediger an der Dankeskirche zu Berlin, schliefst eine Beurteilung in der *Norddeutschen Allgemeinen Zeitung* wie folgt:

Eins aber ist sicher, wenn irgend ein Werk Sympathie erwecken kann für die eigenartige Geschichte der alttestamentlichen Religion und des alttestamentlichen Volkes, so ist es dieses. Es ist wissenschaftlich gut fundiert und zeigt, wie wenige derartige Werke, eine geistvolle und überaus fesselnde Darstellungsweise. Die Verlagshandlung hat dem Buche eine seiner Bedeutung würdige, splendide Ausstattung gewährt.

Schabelsky, Elsa von, Harem und Moschee. Reiseskizzen aus Marokko. 1897. Brosch. 2 *M*. 2. Tausend.

„Neues Wiener Tageblatt“: Wir haben nicht viele so amüsante Reisebücher gelesen, die zugleich so viel des Interessanten und Wissenswerten enthalten hätten. Fräulein von Schabelsky hat das Europäern nie vollkommen zugängliche Gebiet an der Nordwestküste unter Umständen durchquert, die ihr vieles zugänglich machten, was anderen europäischen Reisenden wohl immer verschlossen bleiben wird, und sie berichtet darüber in ungemein anziehender und fesselnder Weise.

Schreiner, Dr., Martin. Die jüngsten Urteile über das Judentum. Kritisch untersucht. 1902. Preis 4 *M*, eleg. geb. 5 *M*.

Diese eminent wichtige Schrift des bekannten Gelehrten widerlegt in schlagender Weise die Ansichten, die in der jüngsten Schrift von Professor Harnack und in den Schriften von Wellhausen, Paul Deufsen, Lemme, P. de Lagarde, Ed. v. Hartmann, Ed. Meyer etc. etc. enthalten sind. Der Verfasser sagt mit Recht in der Vorrede, dafs die Hauptquelle dieser Irrtümer auf die mangelhafte Berücksichtigung der von den Vertretern der Wissenschaft des Judentums ermittelten Tatsachen zurückzuführen ist.

Settembrini, Luigi, Erinnerungen a. meinem Leben. Mit einer Vorrede von Francesco de Sanctis. Nach der 9. Auflage des Italienischen. Deutsch von E. Kirchner. Autorisierte Ausgabe. 2 Bände. 1892. Brosch. 10 *M*, in Halbfranz geb. 14 *M*.

Dasselbe. Wohlfeile Ausgabe. 2 Bände in **einem** Bande, Brosch. 6 *M*, eleg. geb. 7 *M*.

„Nord und Süd“: Dieses Buch, sagt der Übersetzer in der Vorrede, will dem deutschen Publikum einen jener Patrioten, und zwar der Edelsten einen, näher bringen, die ihrem Vaterlande ihr Leben gewidmet, dem Einigungswerke Italiens Gut und Blut geopfert haben.

Und das deutsche Publikum kann dem Übersetzer nur dankbar dafür sein, denn das Buch hält mehr, als es verspricht, es ist ein Zeitgemälde von hervorragender historischer Bedeutung, wie es farbenreicher, packender nicht gedacht werden kann.

Karl Hildebrand sagt von dem Buche: „Wer sich einen Begriff machen will von den neapolitanischen Zuständen von 1830—1860, der lese das Buch. Auch wer gegen das heutige Italien, das so wenig von dem vielen Versprochenen zu halten scheint, gerecht sein will, sollte es lesen.“

Aber auch wer sich nicht für Politik und geschichtliche Entwickelung interessiert, sagt mit Recht der Übersetzer, wird in der meisterhaften Erzählung, den plastischen Schilderungen Settembrinis aufserordentlich viel Anziehendes und Fesselndes finden und nicht umhin können, den glühenden Patrioten, den armen Märtyrer, den naiven Gefühlsmenschen, den zärtlichen Gatten und Vater lieb zu gewinnen und das wärmste Interesse für ihn zu empfinden.

Was ein Mensch vermag, der von e i n e r grofsen Idee getragen, für sie lebt und kämpft, wird man ergreifender kaum dargestellt finden als in diesem herrlichen Buche.

Die Übersetzung ist vorzüglich.

Seuron, Anna, Graf Leo Tolstoi. Intimes aus seinem Leben. Herausgegeben und mit einer Einleitung versehen von Eugen Zabel. Mit einem Portrait Tolstois. 1895. Brosch. 2 *M*, geb. 3 *M*.

„New-Yorker Staatszeitung“: Endlich einmal etwas Klares, Wahres und Gediegenes über die Persönlichkeit des grofsen Russen zwischen der Menge von Unsinn und Lügen, welche über ihn aus Mifsgunst, Neid und Gehässigkeit verbreitet worden sind! Die in Baden geborene, jetzt 50 Jahre alte Frau Seuron, eine hochgebildete und mit einem hervorragenden Beobachtungstalent begabte Dame, ging nach dem Tode ihres Vaters und ihres Mannes nach Rufsland, um als Erzieherin ihre Angehörigen besser unterstützen zu können. Fünfundzwanzig Jahre hat sie in der Fremde zugebracht, darunter sechs im Hause Tolstois, gewifs eine genügend lange Zeit, um ihn durch den tagtäglichen Hausverkehr gründlich kennen zu lernen. Nachdem sie ihren einzigen, zu den schönsten Hoffnungen berechtigten Sohn in seinem vierundzwanzigsten Lebensjahre an der Cholera verloren hatte, zog sie sich von aller Welt zurück und lebt jetzt, nur ihren literarischen Arbeiten nachgehend, in Moskau. Als ihr Herr Zabel, mit welchem sie wegen der letzteren korrespondierte, den gewifs gut gemeinten Vorschlag machte, ihre Erinnerungen an Tolstoi zu Papier zu bringen, fürchtete sie zuerst den Vorwurf der Indiskretion, den man ihr machen könnte und teilte die Angelegenheit ihrem gütigen Herrn und Freunde mit. Dieser sah sie mit seinen kleinen stahlgrauen Augen eine Weile an, als ob er in ihrer Seele lesen wollte, und sagte dann zu ihr: „Schreiben Sie ruhig über mich! Ich bin überzeugt, dafs Sie Ihre Sache gut machen werden.“

Und sie hat sie gut gemacht! Denn so und nur so wie, Frau Seuron uns Tolstoi von seiner etwas wilden Fähnrichszeit angefangen bis auf den heutigen Tag schildert, kann er das geworden sein, was er in seinen verschiedenen Lebensepochen gewesen ist. In der Tat werden so manche Dinge in seinen Werken erst klar und verständlich, nachdem man das Buch der geistreichen Verfasserin gelesen hat.

Stern, Alfred, Professor an der Universität in Zürich. **Das Leben Mirabeaus.** 2 Bände. 1889. Brosch. 10 *M*, in Halbfranz geb. 14 *M*.

Aus einer Besprechung von Erich Marks in der *Münchener Allgemeinen Zeitung.* Ein Leben Mirabeaus in seinem vollen Umfange, kritisch vorbereitet, historisch aufgefafst und dargestellt, hat es vor dem Alfred Sterns nicht gegeben; fein, im höchsten Sinne eines Tocqueville und Loménie, geistreich und tief, hat Albert Sorel im grofsen Zusammenhange seines Werkes über Europa und die französische Revolution (II, 1887) kürzlich Mirabeaus politische Rolle in einem glänzenden Kapitel behandelt; eine wirkliche Biographie hat auch er keineswegs überflüssig gemacht. Es ist ein hohes Verdienst unseres Landsmannes, dafs er sie und wie er sie uns geschrieben hat. Man sagt nicht zu viel, wenn man feststellt, dafs dieses Werk Sterns unter den Darstellungen, welche das Jahr 1889 zur Revolutionsgeschichte hervorgetrieben hat, an Um-

fang und Bedeutung der Aufgabe und an wissenschaftlicher Strenge und Höhe der Arbeit die erheblichste ist: ich glaube, nicht auf deutschem Boden allein.

Stern, Bernhard, An der Wolga. Von Nischny-Nowgorod nach Kasan. Reisemomente. 1897. Brosch. 2 *M.*

Inhalt: Nischny-Nowgorod. Vor der Stadt. — Geschichten aus alter Zeit. — Zarenbesuche in Nischny. — Die Stadt der Wohltaten. — Städtische Merkwürdigkeiten. — Strafsenwanderung. — Zur Messestadt. — Geschichte der Messe. — Messetreiben. — Wolgafahrt von Nischny nach Kasan. Wolgafahrt. — Unter Tschuwaschen und Tscheremissen. Kasan. Aus dem alten Kasan. — Momentbilder aus dem modernen Kasan.

„Blätter f. literarische Unterhaltung“: „Mit grofsem Interesse verfolgen wir die Wolgafahrt des Verfassers, welcher, selbst ein Kind des gewaltigen nordischen Reiches, die besuchten Städte und ihre Bewohner so anschaulich, lebendig und malerisch schildert, afs wir uns von der Scholle, an welche wir gebunden sind, losgelöst und mitten in das heilige Rufsland versetzt wähnen. Mag er auch die Bilder, welche er uns vorführt, Momentbilder nennen, so sind sie doch nicht für den Augenblick geboren und kurzlebig wie dieser; sie sind nicht flüchtig aufgenommen und hingeworfen, sondern aus dem vollen und tiefen Leben geschöpft, zumal Stern die Gegenwart mit der fernen Vergangenheit verbindet, von der modernen Messestadt, der „Diamantenschliefse des silbernen Wolgagürtels“, und dem modernen Kasan an der Hand der Chroniken, Sagen- und Heldenlieder, geschichtliche Ausflüge in das alte Nischny-Nowgorod, und die einst hochgefeierte „Königin des Ostens“ unternimmt. So unterhält und belehrt er uns in einem Zuge.

Stern, Bernhard, Aus dem modernen Rufsland. 1893. Brosch. 2 *M.*

Inhalt: Die Aussätzigen von Jakutsk. — Eine Ohrfeigen-Carrière. – Wenn der Rubel rollt. — Eine Erinnerung an Gontscharow. — Graf und Bauer, Dichter und Mystiker. — Torquemada in Rufsland. — Der Kampf gegen die Sekten. — Die Agonie des Baltentums. — Dorpat und Jurjew. — Quer durch Sibirien

„Blätter f. literarische Unterhaltung“: Ein markerschütternder Weheruf gellt uns in den Ohren, wenn wir Sterns anschauliche Skizzen, in denen das moderne Rufsland gezeichnet ist, an uns vorüberziehen lassen. Die Seele des heiligen Zarenreiches ist der ehemalige Lehrer Alexanders III., der das vollkommene Vertrauen seines Kaisers und Herrn besitzende Constantin Petrowitsch Probedonoszew, welchem der Verfasser das Kainszeichen des russischen Torquemada aufdrückt. Nach Zehntausenden zählen die Unglücklichen, welche seinem blinden Fanatismus zum Opfer fallen;

nach Zehntausenden die Armen und Elenden, die von ihm vertrieben, heimatlos von Ort zu Ort wandern; nach Hunderttausenden die, welche er dem Hungertode und der Verkommenheit preisgibt. Sein ganzes Sinnen und Trachten ist darauf gerichtet, alles, was nicht griechisch-orthodox ist, vom Erdboden zu vertilgen. Es ist selbstverständlich, dafs ein solcher Dunkelmann keinen Bund mit der Zivilisation schliefsen kann. Darum mufste schliefslich Jurjew über Dorpat, welches gleichsam der letzte Atemzug der Kultur und des Deutschtums in Rufsland war, triumphieren.

Stern, Bernhard, **Die Romanows.** Intime Episoden aus dem russischen Hofleben. 1893. Brosch. 3,50 *M*, geb. 4,50 *M*.

Die „*Vossische Zeitung*“ schreibt: Das Buch bringt nicht eigentlich Neues, aber es gibt die Tatsachen in kritischer Sichtung, und dem Verfasser ist zu statten gekommen, dafs er des Russischen kundig ist. Der Leser findet hier übersichtlich vereinigt, was er sich sonst aus vielen zum Teil wenig zugänglichen Schriften zusammensuchen müfste. Wie die öden, wüsten, quälenden Träume eines Fieberkranken ziehen diese Geschichten an uns vorüber; von ihnen gilt, dafs sie weder wahrscheinlich noch glaubhaft, aber doch wahr sind.

Stern, Bernhard. **Fürst Wladimirs Tafelrunde.** Altrussische Heldensagen mit Einleitung und Bibliographie. 1892. Brosch. 3,50 *M*.

„*Bohemia*“: Eine Auswahl interessanter altrussischer Heldensagen, deren loser Zusammenhang lediglich durch den Typus der Darstellung und den passiven Mittelpunkt der Heldenlieder, den Fürsten Wladimir, hergestellt ist. Es ist eine Analogie zu unserer Artus- und Gralssage, obwohl der Charakter der russischen Helden (Bogatyrs), dem Lande und den Volksanschauungen entsprechend, grundverschieden von jenen ist. Die Übersetzung kann meisterhaft genannt werden. Die Sprache ist klar und wohlklingend. Das klassische Werk ist daher nicht nur für den Literarhistoriker von Bedeutung, es wird auch dem Laien grofses Interesse darbringen. Wir begegnen in den Heldenliedern (Bylinen) wunderhübschen Vergleichen, die uns im Deutschen fremd sind. Die ständigen, sehr bezeichnenden Epitheta, Wiederholungen, Anachronismen und köstlicher Humor sind äufserst ergötzlich.

Stern, Bernhard, **Vom Kaukasus zum Hindukusch.** Reisemomente. Mit 12 Vollbildern und 33 Textillustrationen nebst einem Anhang: Kaukasische Marschrouten. 1893. Brosch. 6 *M*, eleg. geb. 7 *M*.

„Westermanns Monatshefte“: Dieses Buch Bernhard Sterns bietet einen Einblick in die Städte von der Wolga bis zum Wunderlande Samarkand, blendend durch Farbenpracht und eine Fülle historischer Notizen, wie sie in ähnlichen Werken nur selten zu finden sind. So soll der Reisende schildern wie Stern: man wandelt gleichsam an seiner Seite und sieht nicht blasse Schatten, hört keine leeren Namen, sondern gewahrt das farbenbunte Lebensspiel selber. Freilich, die paar angefügten Momentbilder, mehr Gedichte in Prosa voll grofsartigen Schwunges, beweisen, dafs in dem Verfasser auch ein Stückchen eines deskriptiven Poeten steckt. Jedenfalls verdient dieses seinem Werte entsprechend würdig ausgestattete Buch die Gunst vieler Leser.

Steinhausen, Dr. G., Häusliches und gesellschaftliches Leben im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

Der *„Reichsbote“* in Berlin: Der Verfasser behandelt in seinem interessanten Buche die Wohnung und den Haushalt, das Leben in der Familie, das gesellige Leben und widmet einen besonderen Abschnitt dem häuslichen und geselligen Leben auf dem Lande. Für die Volkeskunde und die Entwickelung der sozialen und gesellschaftlichen Verhältnisse bietet das Buch viel Interessantes und Belehrendes; denn es ist mit bewundernswürdiger Sachkunde geschrieben.

Die *„Tägliche Rundschau“* in Berlin: Besonders hervorzuheben ist die gemeinverständliche Klarheit und Solidität des ganzen Stils, der alles gelehrte Beiwerk verschmäht, und die bei dieser volkstümlichen Form doch überall gewahrte Gediegenheit selbständiger Forschung, mit der hier nach einer sehr vertrauenerweckenden „Einleitung“ „Wohnung und Haushalt“, „Das Leben in der Familie“, „Das gesellige Leben“, „Häusliches und geselliges Leben auf dem Lande“ Schritt für Schritt in den einzelnen Kapiteln anschaulich beschrieben werden.

Volz, Gustav Berthold, Dr., Kriegsführung und Politik König Friedrichs des Grofsen in den ersten Jahren des siebenjährigen Krieges. 1896. Brosch. 3 *M*.

„Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten“: Die kritischen Untersuchungen, welche Dr. Volz auf die beiden ersten Jahre des siebenjährigen Krieges ausdehnt, haben den Zweck, die Absichten des grofsen Königs, welche seine politischen und strategischen Mafsnahmen motivieren, an der Hand eines reichen Quellenmaterials klarzulegen und darzustellen. Da der Verfasser hierbei zu wesentlich anderen Ergebnissen gelangt als andere vorangehende und gleichzeitige Schriftsteller (F. Wagner), so mufs seine Schrift die besondere Aufmerksamkeit derer erregen, welche sich Friedrich den Grofsen und seine Kriege zum besonderen Studiums-Gegenstand gewählt haben.

W. Wereschagin. Lebenserinnerungen. Meine Jugendjahre. Autorisierte Übersetzung. Herausgegeben und mit einer Einleitung versehen von Eugen Zabel. 1895. Preis 3 *M*, eleg. geb. 4 *M*.

„Deutsche Rundschau“: Der weltberühmte Maler, dessen interessante Aufzeichnungen vom asiatischen und türkischen Kriegsschauplatz dem deutschen Publikum schon vor längerer Zeit zugänglich gemacht wurden, gibt uns in diesem Buche die Geschichte seiner Jugendjahre im elterlichen Hause und in den militärischen Erziehungsanstalten, da er als Knabe für den Beruf eines Offiziers bestimmt war und auch als solcher kurze Zeit in der Armee diente.

Diese Aufzeichnungen sind interessant, frisch, klar und schlicht erzählt, geben auch anschauliche Bilder aus diesem Teil des russischen Lebens, besonders da dem Verfasser ein freier, vorurteilsloser Blick eigen ist. Dem sich hierfür interessierenden Leser sei das Buch warm empfohlen.

Wiehr, Dr. Ernst, **Napoleon und Bernadotte im Herbstfeldzuge 1813.** Mit 6 Skizzen. 1893. Brosch. 7,50 *M*.

☛ Von allen historischen Zeitschriften wird dieses Werk als eine bedeutende Arbeit bezeichnet.

Die *„Vossische Zeitung“* schreibt: Dies dem Professor Delbrück gewidmete Buch wird nicht verfehlen, Aufsehen zu erregen, denn es rüttelt an einer bei uns tief eingewurzelten und beinahe geheiligten Überlieferung.

Zapp, Arthur, **Aus Kleindeutschland.** Bilder aus dem deutsch-amerikanischen Leben. Nebst einem Anhange: Fingerzeige für Auswanderer. 1886. Brosch. 1 *M*.

„Die Post“: Das Buch ist so reich an treffenden Beobachtungen, dafs wir zu seiner Charakteristik einige Sätze daraus mitteilen wollen. Zapp geht energisch gegen die „Entnationalisierungswut“ der deutschen Einwanderer vor. „Für einen Deutschen, der etwas auf seine Nationalität hält, ist es betrübend und demütigend zugleich, das Treiben seiner Landsleute jenseits des Ozeans zu beobachten. Deutsche Sprache und deutsches Wesen werden niemals in den Vereinigten Staaten feste Wurzeln fassen. Schon die zweite Generation geht dem Deutschtum zum bei weitem gröfsten Teile verloren, die dritte ist amerikanisch durch und durch.“ . . . „Das erste, was der Deutsche tut, ist, seinen Namen zu anglisieren.“ . . . „In der Häuslichkeit sowohl wie in der Öffentlichkeit, bei der Arbeit, ja sogar beim Essen kopiert er den Amerikaner.“. . . „Der geistig gebildete Deutsche wird sich niemals in Amerika ganz heimisch fühlen, aber auch der minder ge-

bildete Auswanderer wird besonders in den ersten Jahren so manches vermissen, was ihm daheim lieb und teuer war, was ihm nach des Tages Last und Mühe am Abend zur Erholung und Erhebung diente." . . . „Der deutsche Handwerker oder Arbeiter kann nur eine deutsche Frau gebrauchen, denn die Amerikanerin ist erstens nicht gewohnt, in der Weise an den Lasten der Haushaltung teilzunehmen, wie die deutsche Frau, und macht zweitens mehr Ansprüche als ihre deutsche Schwester. Die Deutsch-Amerikanerin, d. h. das in Amerika von deutschen Eltern geborene Mädchen, wächst mit denselben amerikanischen Anschauungen auf." Im Gegensatz zu den „Prachtwerken" über Nordamerika, welche uns dieses Land in verführerischen Farben schildern, verdienen diese nüchternen Aufzeichnungen ernste Beachtung.

Literaturgeschichtliches, Schönwissenschaftliche Literatur überhaupt, Romane etc.

Berg, C., Der Mitgiftdoktor. Ein Stück aus der Gegenwart. Brosch. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

„Vossische Zeitung": Diese Geschichte erzählt von einer Herzensirrung, die spät als solche erkannt und erst nach schweren Schicksalsschlägen berichtigt wird. Dafs sie gerade diesen Verlauf nimmt, ist zum Teil durch die Schwierigkeiten bedingt, die sich dem Titelhelden, einem jungen jüdischen Arzte, bei seinen Versuchen entgegenstellen, sich eine gesellschaftliche Stellung zu erringen. Das Leben in den kleinen oberschlesischen Städten ist scharf beobachtet und zum Teil mit gutem Hnmor wiedergegeben.

Berg, C., Der Herr Hofprediger hat gesagt . . . . und anderes. Moderne Zeitbilder. Brosch. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

„Schlesische Zeitung": . . . . . durchweg sehr flott und gewandt geschrieben . . . . .

Berge, Walter vom, Lustige Fahrten des Grafen von und zu Dattenberg. Für Freunde des Humors erzählt. 2. Auflage. 1,50 *M*.

Inhalt: Stammbaum des Grafen. — Landung in Holland. — Ein scharfsinniger Diplomat. — Ein Herzog in Incognito. — Der fromme Türke. — In München. — Ein Abend mit der Pepita. — Ein Wechselgeschäft an der Table d'hôte. — Wiesbaden. — Eine

dunkle Bluttat. — Ein verfrühter türkischer Gesandter. — Limburg an der Lenne. — Auf dem Ahnenschlofs. — Wie in Osnabrück der 1. April auf den 24. März fiel. — Der Spaziergang auf der Lahn. — Koblenz. — Ein verrückter Hering. — An Bord. — Sprache der Urvölker. — Der wiedergefundene Leibsklave. — Bei der Königin Pomare. — Beim Fürstentag in Frankfurt am Main. — Ein schmucker Doktor. — Chinesische Noten. — Zwei Bärenabenteuer. — Ein arabischer Triumph. — Der Kanzler des Narrenfestes von Köln. — Prinz Carneval in Leipzig. — Das Schützenfest in Neustadt. — Der König kommt. — Eine lustige Kriegsfahrt. — Schlufs.

Die *„Allgemeine Modenzeitung"*, Leipzig, schreibt: Die Persönlichkeit, deren harmlos launige Fahrten und Erlebnisse der Verfasser des obigen Buches erzählt, ist an der Pleisse ebensowohl bekannt, wie in den Städten am Rhein und anderwärts. Das ergötzliche Buch wird den zahlreichen Freunden des karnevalistischen Grafen eine freundliche Erinnerung sein.

Couperus, Louis, Novellen. Autorisierte Ausgabe, Übersetzt von E. Otten. 2 Bände. 1897. Preis 4 *M.*

Inhalt des 1. Bandes: Eine Illusion. — Marquise d'Yeménia. — Ein Seelchen.

Inhalt des 2. Bandes: Hohe Trümpfe. — Kleine Rätsel. — Ein Verlangen.

„Monatsschrift für neue Literatur & Kunst": Louis Couperus ist unter den jung holländischen Romanschriftstellern nicht nur der talentvollste, sondern auch der interessanteste. Frühere Romane haben ihn in Deutschland bekannt gemacht. Auch in diesen Novellen verleugnen sich die Eigenart seiner schriftstellerischen Persönlichkeit und die glänzenden Vorzüge seiner Feder nicht. Couperus ist originell nach Inhalt und Form seiner Schöpfungen. — Er ist ein hervorragender Psychologe, der tiefer, als andere, in die Seele der Menschen hinabzuleuchten und ihre geheimsten und feinsten Regungen zu entschleiern weifs, und gerade das Seltsame, Unbewufste lockt ihn am meisten. Alle diese Novellen behandeln eigenartig fesselnde Stoffe. Er ist ferner ein Stimmungskünstler ersten Ranges und ein brillanter Stilist. Seine Sprache, seine Bilder, seine Landschaften sind von einer wahrhaft nervösen Feinheit und von höchster Schönheit. — Alles in allem — Couperus ist Décadent; aber einer von den Romantikern unter den Décadents, deren ganzes Sehnen der Schönheit gilt, jener Schönheit, die nur der Traum bietet und die dabei doch mit aller Schärfe das wirkliche Leben zu erfassen und wiederzugeben wissen.

Cronbach, Siegmund, Aus d. Notizbuch des Onkel Jonas. Humoresken aus dem jüdischen Leben. 12. Auflage. 1900. 1,50 *M.*, eleg. geb. 2,50 *M.*

„Vossische Zeitung“: Der Charakter dieser launigen Erzählungen ist sofort gekennzeichnet, wenn wir hinzufügen, dafs Onkel Jonas die Geschäfte eines Schadchens betreibt. In und aufser jüdischen Kreisen wird diese photographisch treue Abspiegelung des jüdischen Familienlebens kleinbürgerlicher Kreise sicher jedem ein ergötzliches Stündchen gewähren.

„Die Grenzboten“: Alle Geschichten sind mit so dramatischer Lebendigkeit hingemalt, dafs sie wie ein lustiges Volksstück sich vor uns abspielen. Herzlich lachen mufs man von Anfang bis Ende.

Dollivet, Louis, Jude! — Autorisierte Ausgabe des französischen „Sale Juif“ übersetzt von F. Steinitz. 1899. Brosch. 4 *M*, eleg. geb. 5 *M*.

Die *„Neue Zürcher Zeitung“*: Louis Dollivet tritt in diesem Roman als aufrichtiger und begeisterter Bekämpfer des Antisemitismus auf. Sein Buch ist getragen von der höheren Lebensauffassung, dafs die Menschen nicht gattungsgemäfs nach ihrer Rassenabstammung, sondern individuell nach ihren Leistungen zu beurteilen seien. Dabei drängt sich die Tendenz des Buches nicht störend auf. Die Erzählung, die in Paris spielt und einen jüdischen Arzt als Hauptfigur schildert, ist einfach gehalten. Den Hintergrund bildet der Klassenkampf zwischen Christen und Israeliten, deren beider unversöhnliche Anschauungen in ihrer eigentümlichen Art getroffen sind. Dollivet hat seine Lebensauffassung künstlerisch gut zu verarbeiten verstanden, und so steht denn zu hoffen, dafs sein Roman auch beitragen wird, den einen und anderen toleranter gegen die vielgelästerten jüdischen Mitmenschen zu stimmen.

Gaulke, Johannes, Hagenow und Sohn. Drama in 4 Akten. 1901. Broschiert 2 *M*.

Graf, Dr. Max, Deutsche Musik im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M*., geb. 3 *M*.

Dr. Arthur Seidl in der Zeitschrift *„Blätter für literarische Unterhaltung“*: Selten haben wir eine so knappe und dabei so unglaublich geistreiche Musikgeschichte in Händen gehabt! Die grofsen Hauptkapitel darin sind von zwingender Stimmung; dabei das, was der sachkundige Verfasser an Antithesen und Vergleichen leistet, an lichtvollen Aperçus und neuen Zusammenfassungen beibringt, geradezu glänzend geraten — fast zu unruhvoll in diesem feuilletonistischen Gedankenschillern, und stellenweise daher gewifs nicht ohne Vorsicht zu benutzen; aber doch bei aller Subjektivität des Autors (oder gerade wegen dieser) eine ganz unbeschreiblich anregende Lektüre! Mit Recht ist Beethoven als dem Vater und Begründer der europäischen Musik des 19. Jahrhunderts ein volles Drittteil des Werkchens eingeräumt, und es will schon etwas heifsen, wenn man dem Verfasser bestätigen darf, dafs er hier trotz allem, was über den

Schöpfer der „Neunten Sinfonie“ doch schon Gescheites in die Welt gesetzt wurde, wirklich Neues in Zusammenstellung und Formulierung noch gegeben hat . . . . und ferner: dafs er nun im Kapitel Wagner dem kurzen „parodistischen Satirspiel“ auch noch „das tragische Bild des Wagnerschen Lebens“ in voller Breite folgen liefs, ist erfreulich und ein wahres Glück; denn das erstere hätte natürlich angesichts einer so beherrschenden Erscheinung nicht befriedigen können. Desto voller tut es aber das nachfolgende — unbeschadet der Tatsache, dafs Graf darin den Einflufs Feuerbachs auf Wagner schlechtweg ignoriert. So sind überall, wohin wir blicken, die grofsen Haupt- und Gesichtspunkte richtig eingestellt; und wo wir allerdings in Einzelheiten widersprechen müssen, ist die Psychologie so eigenartig und packend, dafs wir die Waffen senken und den Vortragenden ohne jeden gegnerischen Groll in aller Ruhe gern anhören.

Humboldt, Wilhelm von, Briefe an eine Freundin. Mit einer Einleitung von Fr. v. Hohenhausen. 2. Auflage. Höchst eleg. geb. 6 *M.*

„Über Land und Meer“ schreibt: Wilhelm von Humboldts „Briefe an eine Freundin“, welche ein Schmuck unserer deutschen Literatur sind und den Verkehr eines feinen, edlen Geistes mit einer gemütvollen Frau zu lebendigem Ausdruck bringen, bieten eine Frauenlektüre, wie wir sie uns nicht schöner denken können, und wenn wir gefragt werden, was Frauen in die Hand zu geben, sollten wir immer in erster Linie an dies Buch denken, von dem uns eine neue Ausgabe mit einer Einleitung von Fr. v. Hohenhausen vorliegt, welche uns die Entstehungsgeschichte des Buches kennen lehrt. Möge das Buch dadurch aufs neue in recht viele Hände kommen.

Jaffé, Ahasver. Zeitroman. 1900. 5 *M.*, geb. 6 *M.*

Die Volksstimme schreibt: „Man kann dies Buch die Faustdichtung des modernen Judentums nennen. Der Held des Romans ist ein Lenauscher Faust; nur besitzt er keinen Taufschein. Robert Jaffé weiht uns in alle Regungen ein, die in der Brust des zeitgenössischen Juden leben. Das Buch hat sicher einen grofsen historischen Wert. Der Völkerpsychologe, der dereinst den Juden des beginnenden 20. Jahrhunderts wird kennen lernen wollen, wird den ‚Ahasver‘ lesen müssen. Ein Vorzug noch insbesondere verleiht dem Buch den grofsen Wert: Man liest zwischen den Zeilen, dafs hier ein echter Dichter Selbstempfundenes schildert. Das Buch ist zum grofsen Teil auf Selbstbeobachtung aufgebaut. Dadurch kommt ein warmer lyrischer Ton in das Werk. Dafs Robert Jaffé, der Seelenkenner, auch über das Liebesleben wohl unterrichtet ist, braucht wohl nicht erst hervorgehoben zu werden. Jaffé weifs in gar anmutigen Farben das Treiben des kleinen bogenbewehrten

Gottes darzustellen. — — Jeder Nichtjude, der den Juden, jeder Jude, der sich selbst kennen lernen will, wird den ‚Ahasver‘ zur Hand nehmen müssen.“

Jensen, Wilhelm, Die Juden zu Köln. Novelle aus dem deutschen Mittelalter. Zweite durchgesehene Auflage. 1897. Brosch. 3 *M*, eleg. geb. 4 *M*.

Aus dem Vorwort zur zweiten Auflage: „Und in der Tat habe ich mit einem Widerstreben der Veranstaltung dieser neuen Auflage nachgegeben. Nicht um des Inhaltes, doch um der Form willen, in weiterem Sinne, der sich nicht allein auf den Stil erstreckt. Ich könnte heut nicht so schreiben; doch nach dieser Richtung von Grund aus verändert, würde das Buch zu einem völlig anderen. Handlung und Gestalten sind zugleich mit ihrem sprachlichen Kleid entstanden, es läfst sich ihnen nicht ausziehen; sit, ut est aut non sit. Der Autor vermag nur die Bitte äufsern, seine Schöpfung nicht mit mannigfachen neueren, vortrefflichen Darstellungen aus dem jüdischen Leben in Vergleich zu ziehen. Gegen die Naturwahrheit derselben könnte sie nicht standhalten; der Grund dafür, schon oben ausgesprochen, liegt auf der Hand.

Trotzdem habe ich der an mich gerichteten Aufforderung willfahrt, und zwar von einem ähnlichen oder dem gleichen Impuls getrieben, der mich vor mehr als dreifsig Jahren dies Buch schreiben liefs, nur heut nicht von der Vergangenheit, sondern von der Gegenwart mit Empörung erfafst. Damals dachte wohl kaum jemand, das Raubtiergelüst des 14. Jahrhunderts könne, von Pfaffen mit und ohne Kutten genährt, wieder im deutschen Volk aufwachen, dem „Kultur“-Fortschritt gemäfs in der Tonart des 19. Jahrhunderts nach seiner alten Beute zu brüllen. Damals glaubten wir überhaupt nicht, das anbrechende helle Tageslicht der Erkenntnis könne wieder vom Trug, der Heuchelei und Dummheit nächtig verdunkelt werden. Wir haben vieles damals nicht mehr für möglich gehalten, was uns heute als wirklich vor Augen und Ohren steht.

Wir waren noch jung-unerfahren und vertrauensvoll-gläubig; doch wir hätten aus den Büchern der Geschichte wissen müssen, dafs, immer wiederkehrend, nicht die Wahrheit, sondern die Lüge die Menschheit beherrscht.

Vom Leben ist mir auch nachgeholt worden, was meiner Jugend nicht zu teil ward. Mit zahlreichen Angehörigen des israelitischen Stammes bin ich zusammengekommen, und nicht immer — wie es gleicherweise vielfach bei den mir begegnenden Germanen geschah — zu meiner Erfreuung. Ich habe in unteren und oberen Schichten „Juden“ kennen gelernt, die mir persönliche Abneigung eingeflöfst, deren Sinnestrachten und Einflufs mir als verderblich für die Gesundheit unseres Volkskörpers erschien. Doch halte ich sie immerhin nicht für befähigt, darin mit der grofsen Mehrzahl derer zu wetteifern, die gegenwärtig über die äufseren Geschicke, die Geistes- und Gemütsentwickelung des deutschen Volkes entscheiden.

Ich habe „Juden“ kennen gelernt, die ich den erleuchtesten und edelsten Menschen zurechne, mit denen mein Lebensweg mich zusammengeführt.

Sapienti sat, d. h. genug für den, der einsehen will.“

Klausner-Davoc, Ludwig, Jacob. Biblisches Charakter-Drama in fünf Akten. 1897. Brosch. 2 *M*, eleg. geb. 3 *M*.

„Blätter für literarische Unterhaltung“: Unter den biblischen Dramen nimmt das vorliegende eine ausgezeichnete Stelle ein. Gemeinhin pflegen alttestamentliche Stücke von tödlicher Langeweile zu sein, selten sind sie mehr als geistlose, moderne Dialogisierungen von Abschnitten der Heiligen Schrift. Der Fall ist ungewöhnlich, dafs es ein Verfasser versteht, sich in das Leben der Urzeit zu versetzen, Konflikte zwischen den einzelnen Personen zu erfinden und durchzuführen, die auch unser Inneres bewegen. All das gelingt Ludwig Klausner, noch dazu bei einem so schwierigen Stoffe wie die Geschichte des Erzvaters Jakob. Die abstofsenden Züge, den Lug und Trug, die bald grofsartige, bald kleinliche Ichsucht Jakobs kann freilich keine Bearbeitung wegschaffen, aber volle Anerkennung verdient die dramatische Kunst, mit der Klausner den an sich häfslichen Stoff vertieft und motiviert hat. In dem Stück atmet man morgenländische Luft, weit und klar ist der Horizont, das Leben der Wüstenbewohner mit ihren Herden, ihren Zelten, ihren Sitten wird schlagend zur Anschauung gebracht.

Kohn, S., Der alte Grenadier — Die fidelen Alten. 1893. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

„Wochen-Rundschau für dramatische Kunst, Literatur und Musik“: Fankfurt am Main. Seine erste Geschichte „Der alte Grenadier“, ein Lebensbild aus dem vormärzlichen Österreich, ist ein rührendes Charakterbild, das die vielfach irrtümlich geglaubte Fabel von dem sorgenfreien Dasein der Juden zwar gründlich zerstören wird, das aber einen herrlichen Einblick in das glückliche Familienleben ganz unbemittelter, sogar ungebildeter Juden gewährt. Die andere Erzählung „Die fidelen Alten“ zeigt, welche verderbliche Folgen durch vorurteilsvollen Rassenhafs gezeitigt werden, sie ist eine abschreckendere Warnung vor dem Antisemitismus als manche Streitschrift. In beiden Geschichten bewährt sich Kohn als der alte, künstlerisch hochstehende Meister.

Kranich, Assessor, Briefe aus dem Jenseits. Mitgeteilt vom Adressaten Mac Clown (Dr. Max Hirschfeld). 1,25 *M*. Drastischer Humor.

Lazarus, Nahida Ruth (Nahida Remy), Ich suchte Dich. Biographische Erzählung. Eleg. brosch. 3 *M*, eleg. geb. 4 *M*.

Beurteilung des *„Berner Bund“*: „Ich suchte Dich!“ ist ein Frauenbuch im schönen Sinne des Wortes und bietet, obgleich von einer Jüdin geschrieben, auch den ausdrücklich christlichen Frauen ein Beispiel von dem Mut und der Wahrhaftigkeit, mit welcher gewisse Ausnahmen des weiblichen Geschlechts die Religion des Herzens gegen die Zumutungen der Gesellschaft verteidigen.

Leimdörfer, Dr. D., Die Lösung des Kohelethrätsels. 1900. Brosch. 3 *M.*

Baruch Ibn Baruch ist der Ansicht, dafs das Buch Koheleth von Salomo verfafst ist, der aber absichtlich zwei einander entgegengesetzte Ansichten zu Worte kommen läfst, die der Epikuräer und die der Frommen, um schliefslich die Frommen siegen zu lassen. Es ist ein merkwürdiges Buch, welches das Interesse aller, die sich mit der Bibel beschäftigen, erwecken wird.

Lublinski, S., Jüdische Charaktere bei Grillparzer, Hebbel und Otto Ludwig. 1899. Brosch. 2 *M.*

Die *„Gesellschaft“*: Das Werk enthält: Hebbels „Judith“, der Jude in der „Genoveva“ und „Herodes und Mariamne“; ferner Otto Ludwigs „Makkabäer“, Grillparzers „Esther“ und „Rahel von Toledo“. Diese Studien sind anregend, empfehlenswerte Beiträge zur neueren Literaturgeschichte. Der Verfasser ist ein feiner, scharfer Kopf, der den vorgenannten dramatischen Gestalten eigenartige, neue Seiten abzugewinnen weifs. Er betrachtet sie hauptsächlich vom Standpunkt des interessierten Juden, und ohne aber auch nur den Schein eines parteipolitischen, religiösen Fanatismus zu erwecken, berührt er diesbezügliche Fragen unserer Zeit.

Besonders interessant sind seine Untersuchungen über Hebbels Dramen.

Lublinski, S., Literatur und Gesellschaft im neunzehnten Jahrhundert. 4 Bände. Brosch. 10 *M*, in 2 eleganten Leinenbänden 12 *M*; auch einzeln, jeder Band 2,50 *M*, eleg. geb. 3 *M.* Erster Teil: **Die Frühzeit der Romantik.**

Zweiter Teil: **Romantik und Historizismus.**

Dritter Teil: **Das junge Deutschland.**

Vierter Teil: **Blüte, Epigonentum und Wiedergeburt.**

„Neues Wiener Tageblatt“: Es bedarf wohl keiner ausführlichen Begründung, wenn wir das vorliegende umfassende Thema nur in den allgemeinen Umrissen und Grundzügen zu behandeln vermögen:

alles eigentliche litteraturgeschichtliche Detail, und nun gar chronologische Fragen verbieten sich von selbst. Wir folgen in unserer Betrachtung dem vortrefflichen Werke von S. Lublinski, „Literatur und Gesellschaft im 19. Jahrhundert“, der den gewaltigen Stoff in vier Bänden verarbeitet, und zwar in völlig populärer Fassung. Das ist eine eminente Leistung; sie setzt selbstverständlich völlige Beherrschung der einschlägigen Literatur voraus, souveräne Auswahl des wirklich Wertvollen von der unendlichen Menge des minder Wichtigen, höchstens noch geschichtlich Bedeutsamen, und sodann die nicht gerade weitverbreitete Fähigkeit durchdringender psychologischer Analyse, um in der Flucht der Erscheinungen die treibenden, für eine ganze Epoche mafsgebenden Ideen zu erfassen.

Kritik aus der „*Weserzeitung*“*:* Nach all den hitzigen, von Parteileidenschaft und Anmafsung diktierten Darstellungen der Literatur des zu Ende gehenden Jahrhunderts, die meistens wie bei einer Erbaufteilung nur den Zweck hatten, der eignen, solidarisch verbundenen Clique das gesamte wertvolle Inventar des Scheidenden zuzuschanzen — das krasseste Beispiel war die famose, in lauter zehnjährige Perioden zerschnittene, naturalistisch umgefärbte Literaturgeschichte von R. M. Meyer —, berührt es ungemein wohltuend, ein Werk von vornehmer Gesinnung und wissenschaftlicher Methode zu finden, das, ohne der Wärme des Tones und des Verständnisses für das literarische Ringen der jüngsten Vergangenheit und der Gegenwart zu entbehren, doch Objektivität und ein abgeklärtes Wissen besitzt. Ein solches Werk ist Lublinskis Darstellung der Literatur und Gesellschaft des neunzehnten Jahrhunderts. Das Eigenartige dieses Buches ist seine sozialpsychologische Basis: es verfolgt die Entwicklung der Literatur, als Frucht des geistigen Lebens der Gesellschaft überhaupt. Ohne die vielseitigen Wechselwirkungen zu leugnen, ist ihm der jeweilige Kulturstand der Gesellschaft das Mafsgebende für den Charakter ihrer literarischen Richtung. An der Hand anschaulicher Darstellung der Gesellschaftspsyche führt uns Lublinski von den Klassikern zur Romantik und zum jungen Deutschland und dann über jene, wie eine imposante Hochlandschaft aus dem literarischen Flachlande des Jahrhunderts sich erhebende Zeit Hebbels, Otto Ludwigs und Kellers (das silberne Zeitalter unserer Literatur) bis zum Naturalismus Ibsens und Hauptmanns und weiter zur symbolisch-romantischen Übergangszeit der Gegenwart, die uns neue Wandlungen, und hoffen wir es, schliefslich auch neue Gipfelungen bringen wird. Die ruhige und objektive Beurteilung der literarischen Strömungen unserer Zeit behagte natürlich dem tyrannischen Parteigeist der beiden feindlichen Lager hüben und drüben gleich wenig und wurde deshalb von der ganzen eingeschworenen Phalanx der Parteiorgane mit eisigem Stillschweigen empfangen. Und gerade deshalb verdient das vortrefflich geschriebene, an neuen Gesichtspunkten, an Ernst und Wärme so reiche Buch allen, die das egoistische Parteigetriebe

der literarischen Cliquen der Hauptstadt anekelt, um so mehr empfohlen zu werden; es wird ihnen vornehmen Genufs und sachlichen Gewinn bringen.

Mazuranić, Fran, Schattenbilder. (Lišće.) Skizzen. Aus dem Kroatischen übersetzt von Ludwig Paul Bertwig. 1894. Brosch. 1,50 *M*, eleg. geb. 2,25 *M*.

„*Reichs-Herold*" Marburg:, Geistvolle Skizzen aus dem Leben sind die „Schattenbilder" des Kroaten Fran Mazuranić. Der Verfasser verfügt über eine grofse Lebenserfahrung und versteht knapp und packend zu schildern. Seine Skizzen erinnern an den Russen Turgenjew, mit dem er ätzende Schärfe gegen die Auswüchse der modernen Heuchel-Kultur gemein hat. Wir empfehlen das interessante Büchlein aufs wärmste.

Meisels, S., Der Talmud als Betrüger. Roman. 1903. Brosch. 3 *M*, geb. 4 *M*.

In ungeschminktester Weise schildert der Verfasser die Zustände der Juden in Galizien und hebt aus diesen eine Person heraus, welche in jüdisch galizischer Weise erzogen, sich in rücksichtsloser Weise ihren Weg sucht. Eine Persönlichkeit, wie der Verfasser sie hier schildert, ist leider keine Einzelfigur mehr und beweist, dafs übergrofse Starrheit der Erziehung leicht zu Extremen ausartet.

Meyer, Professor Dr. Bruno, Die reproduzierenden Künste im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

„*Die Post*", Berlin, schreibt unter anderem: Bruno Meyer beschreibt in diesem Buche die enorme Entwickelung, die die reproduzierenden Künste im vergangenen Säkulum, das er das Zeitalter der Lithographie nennt, genommen haben. — Professor Meyer hat die Klippe der gelehrten Abhandlung sorgfältig vermieden; bei aller Gründlichkeit gibt das Gebotene eine fesselnde Lektüre.

Notizen eines Laien aus der Literatur der Geisteswissenschaften in sieben Fragestücke geordnet. 1901. Preis 1 *M*.

Inhalt:

1. Lässt sich an der Wesenheit der Aussenwelt zweifeln?
2. Wie steht der Mensch zur Aussenwelt?
3. Wodurch wird die Erkenntnis unserer Innenwelt erschwert?
4. Was ist Natur?
5. Wie finden wir uns mit dem Begriffe der Seele ab?
6. Wie steht es mit der Freiheit menschlichen Handelns?
7. Lässt sich der Schöpfungsgedanke zum Ausgangspunkte der Ethik nehmen?

Philips, Franz, Tage und Jahre. Gedichte. Eleg. broschiert mit Buchschmuck von Leo Prochownick. Preis 2 *M*.

„Die Gesellschaft“: Ein schmales Bändchen von 25 Gedichten, dafür aber nur echte Gaben, innerlich Gereiftes nnd nichts Gedichtetes. Es ist ein ungemein schlichtes Buch und darum liebenswert. Die vier Abschnitte: „Kindertage, Edith, Ringen und Genesen, Leben“ umspinnen den ganzen Lebensgang des Dichters, seine Jugend, das erste Liebesglück, den Kampf des Mannes, den Sonnenschein seines Heims und den starken Willen zur Zukunft. Die meisten Gedichte von Philips sind reimlos, ja einige neigen direkt zu der Holz'schen Form hinüber. Aber allen wohnt ein tiefes Gefühl, eine warme Innerlichkeit, ein feines dichterisches Empfinden inne. Ganz prachtvoll ist die Naturstimmung in „Fruchtbarkeit“:

Über starkduftenden Kleefeldern
in glühendem Sonnenbrand
zittert die heiße Mittagsluft.
Fernhin Korn,
reglos,
erstarrt in tiefer Stille.
Dort aus dem Klee
richtet ein junges Weib sich empor.
Den Kopf zurück, mit gehobener Brust,
breitet sie die Arme weit aus in die fruchtbare Mittagsglut.

— wie denn gerade auf diesem Gebiete Philips' Hauptstärke beruht. Zuweilen scheint er noch mit der Form zu ringen, was hier nicht als „dilettantisch“ verstanden sein will, sondern in dem Sinne, daß ihm die alte Form nicht mehr zu genügen, die neue aber noch nicht völlig aufgegangen zu sein scheint, d. h., daß er nicht ganz den adäquaten Ausdruck für das findet, was und wie er es eben sagen will. Er ist sichtlich bestrebt, sich seine eigene Form zu schaffen. Auf jeden Fall ist Philips ein Dichter, der nicht die gewöhnliche Heerstraße schreitet. Die künstlerische Ausstattung des Buches ist von vornehmer Ruhe, und die Zeichnungen Prochowniks dazu verdienen uneingeschränktes Lob.

Reich, Dr. Adolf, Phantastikon. Märchen, Novellen und ästhetische Briefe. 3,50 *M*, eleg geb. 5 *M*.

Rudolf von Gottschall schreibt: Das „Phantastikon“ ist ohne Zweifel ein liebenswürdiges Buch. Namentlich die Märchen, diese schaumgeborenen Kinder der Phantasie, schmeicheln sich uns durch ihre Grazie ins Herz.

„Vossische Zeitung“: . . . Der kräftige, oft witzige Stil, die mannigfachen lehrreichen und amüsanten Bemerkungen, der originelle

novellistische Inhalt werden dem stattlichen Buche viele Freunde erwerben, was dem regsamen Verfasser wohl zu wünschen ist.

„Kreuz-Zeitung“: Die Märchen und Novellen Adolf Reichs verraten ein ungewöhnliches Talent nnd ich habe jede und jede mit wahrem Vergnügen gelesen.

Reich, Dr. Adolf. Berlin wie es lacht und lachte. Geschichten aus dem gegenwärtigen und dem alten Berlin. 1892. Brosch. 2 *M.*

„Reichsanzeiger“: Der Verfasser, durch sein „Phantastikon“ und andere Dichtungen bereits als anziehender Erzähler und humoristischer Dichter bekannt, unterhält uns in dieser Sammlnng durch Geschichten aus dem alten und neuen Berlin, die durch Plastik der Darstellung, Humor, Phantasie, Gemüt und durch lokale Färbung recht ansprechen.

„Norddeutsche Allgemeine Zeitung“: Der Verfasser bringt aus seiner langjährigen und gründlichsten Bekanntmachung mit dem Berliner Leben heitere und anregende Reminiszenzen, denen die Kunst des Autors, Selbsterlebtes anschaulich zu schildern, einen grofsen, fesselnden Reiz verleiht. Die hübschen Genrebilder aus Berlins Vergangenheit nnd Gegenwart werden gewifs in weiten Kreisen mit grofsem Interesse gelesen werden und namentlich den älteren Jahrgängen unserer Mitbürger viel Vergnügen bereiten.

Ähnlich lanten die Urteile der *Börsenzeitung*, der *Berliner Zeitung*, der *Neuen Zeitung*, der *Roman-Zeitung* etc. etc.

Rosner, Karl. Die dekorative Kunst im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M.*, geb. 3 *M.*

„Neue Badische Landeszeitung“: Vor einiger Zeit hatte ich Gelegenheit, auf Band V der Kollektion „Am Ende des Jahrhunderts“ in sehr empfehlender Weise hinzuweisen. Diesmal bin ich in der angenehmen Lage, auch den Band VI als ein in seiner Art vortreffliches Werk hier anzuzeigen. Heute, wo wir noch mitten im Ringen und Kämpfen nm den neuen Stil stehen, eine Geschichte der dekorativen Kunst zu schreiben, ist fast ein gewagtes Unternehmen: denn es handelt sich hier weniger um die Festlegung der Tatsachen, als um die Entwirrung und Verknüpfung all jener Momente, die zn der heute so mächtig und erfolgreich gewordenen Stilbewegung gedrängt haben. Das Goethesche Wort, auf die Zusammenhänge komme es an, ist aber in dem vorliegenden Band aufs vortrefflichste beachtet und befolgt worden, so dafs sich die einzelnen Entwicklungsglieder unseres Jahrhunderts mit logischer Strenge und Folgerichtigkeit ineinanderketten. Die Künste oder besser gesagt die Kunstwerke sind der Spiegel ihrer Zeit. Das schöne Wort Taines: „Das Werk eines Künstlers ist niemals das leere Spiel seiner Phantasie, nicht die zufällige Laune

eines glühenden Kopfes, sondern das Abbild der herrschenden Sitten, der Ausdruck der geistigen Verfassung einer Nation zu einer bestimmten Zeit" steht als Motto gewissermafsen über jedem einzelnen Kapitel dieses eindringlichen Buches; denn die Sprache, die diese Geschichte redet, ist vernehmlich für alle, die hören wollen. Aber vielleicht noch mehr als Spiegel ist die Kunst der Ausdruck der Sehnsucht, die in einer Zeit lebt, und wer ihre Zeichen kennen zu lernen sich bemüht, dem reden sie die verständliche und tröstliche Sprache: es mufs doch Frühling werden. Den besonderen Wert dieses Buches finde ich in zweierlei Dingen. Einmal darin, dafs hier zu einem grofsen Gesamtbild die Leistungen eines Jahrhunderts auf einem fast noch unbebauten Gebiet zusammengefafst sind, so dafs eine genaue Sachlage gewonnen ist. Dann aber auch in dem Umstand, dafs klar und scharf die Wege betont sind, auf denen eine gesunde Weiterentwicklung unserer dekorativen Kunstbewegung sich vollziehen darf, wenn sie nicht schon im Keime erstickt werden soll. Diese Dinge zu beachten, können sich Produzenten und Konsumenten nicht eindringlich genug gesagt sein lassen. Wir möchten deshalb das vorliegende Buch allen, die es betrifft, auf den Lesetisch wünschen. J. A. B.

Sammter, Dr. A., Der Rabbi von Liegnitz. Historische Erzählung aus der Hussitenzeit. 1892. 1,50 *M*, geb. 2 *M*.

Die *„Vossische Zeitung"* schreibt: Zu diesem Roman hat der Verfasser eingehende Studien über die mittelalterliche Geschichte von Liegnitz angestellt, und es ist ihm wohlgelungen, die alte Zeit glaubhaft und anschaulich wieder aufleben zu lassen. Das Wirken des Rabbi für die Seinen, sein umsichtiges und menschenfreundliches Eingreifen und Vermitteln bei den Bedrängnissen seiner Glaubensgenossen, das glückliche Familienleben in seinen und in ihren Kreisen kann nur sympathisch berühren.

Spicer, M., Kroatische Novellen. 1894. Brosch. 2,50 *M*.

„Berliner Neueste Nachrichten": Wenn es wahr ist, dafs die Völker durch ihre Dichter ihr Drängen und Streben den Mitmenschen verkünden und den späteren Geschlechtern erhalten, so mufs man mit tiefer Wehmut im Herzen das Spicersche Buch schliefsen, denn sie alle, von Sischko Menoetic angefangen, der den Reigen der kroatischen Geistesgröfsen eröffnet, bis auf Hrvat-Bosniak, der ihn beendet, künden, wie grofs und mächtig das Streben ihres Volkes gewesen und wie armselig die Erfolge. Dieser wehmütige Zug durchzieht das ganze Buch von der ersten bis zur letzten Seite, und der frohe Humor, den hier und da ein Dichter anstimmen will, klingt mehr wie trauriges Lächeln, denn als lustiges Lachen, es scheint fast, als ob der Humor und die frische Lebensfreude nicht zur Volksseele pafste.

Spicer, M., Blätter und Blüten aus Kroatiens Gauen. 1894. Brosch. 4,50 *M*, geb. 5,50 *M*.

„Neues Wiener Tageblatt“: Die südslavische Dichtung begegnet im deutschen Publikum vollem Verständnis, mit ihrem Wesen haben bereits Herder und Goethe sympathisiert. Sie holt ihre Stoffe aus dem Volksleben, liebt Heldenruhm und Freiheit und besingt die Neigung zum Weibe in frisch quellenden Melodien. In den letzten Jahren haben sich mehrere deutsche Übersetzer um die südslavischen Literaturen verdient gemacht, und unter diesen darf Mavro Spicer fortan als einer der trefflichsten im Verzeichnis geführt werden. Denn er hat sich das löbliche Ziel gesetzt, die kroatische Dichtung durch eine Anthologie in deutschen Leserkreisen zu Ehren zu bringen. Nicht weniger als 84 Namen sind in derselben vertreten. Aber nicht blofs die Dichter der Gegenwart finden wir vor, sondern wir machen an der Hand der Sammlung, die einen Zeitraum von vier Jahrhunderten umfafst. überhaupt einen literargeschichtlichen Kursus durch, in dessen Verlauf wir uns gern von mancher Perle der kroatischen Dichtung fesseln lassen. Die neueren sind nicht mehr ganz unbekannt. Peter Preradovic zum Beispiel (1818 bis 1872), dessen berühmte Ode „An Gott“ in die Weltliteratur eingegangen ist, und noch etwa August Schenoa (1838 bis 1881), der neben der Lyrik die Novelle gepflegt hat, finden auch aufserhalb der Marken ihrer Heimat Freunde und Verehrer. Im zweiten Abschnitt des gefällig ausgestatteten Bandes bietet Mavro Spicer einige Proben der erzählenden kroatischen Prosa. Hier hat uns eine Wiener Idylle „Rose Mery“ besonders angezogen. Welch eine Farbenfülle, welch eine Flut von wogenden Tönen zieht der Verfasser, Iro Vojnovic, zur Schilderung der Kaiserstadt an der Donau heran! Welche Romantik im Volksgarten, auf der Ringstrafse, in der Oper, auf dem Kahlenberg! So kann nur der Fremde sehen, der nie den Schauer vor der Grofsstadt loswerden kann. Von der Überfülle lyrischer Ergüsse abgesehen, die auf eine noch nicht ganz ausgereifte Technik hinweist, stellt sich die Novellette „Rose Mery“ als eine beachtenswerte und abgerundete Leistung da. Die „Blätter und Blüten“ seien wärmstens empfohlen.

Steiner, Dr. Rudolf, Welt- und Lebensanschauungen im neunzehnten Jahrhundert. 2 Bände brosch. 5 *M*, geb. 6 *M*. — **I. Von Kant bis Stirner — II. Von Feuerbach bis Haeckel.**

Professor Dr. Th. Achelis-Bremen schreibt in der *„Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“* unter anderem: Vielfach werden wir uns an die vortreffliche Orientierung halten, welche Rudolf Steiner in seinem Buche „Welt- und Lebenanschauungen im 19. Jahrhundert“ über diese Epoche gegeben hat.

„Berliner Tageblatt“: Rudolf Steiner entledigt sich seiner Aufgabe, das (im weitesten Sinne) philosophische Bild des abgelaufenen

Säkulums zu zeichnen, indem er die Welt- und Lebensanschauungen von Goethe und Kant bis zu Darwin und Haeckel darstellt. Kein Zweifel: es ist ein gewaltiges Ringen des rastlosen Menschengeistes, der mit kühner Denkkraft zur Lösung der Rätselfragen des Seins beim Beginn des Jahrhunderts einsetzte und in der Vertiefung der naturwissenschaftlichen Erkenntnis bei seinem Schlufs eine gewisse Befriedigung fand. Steiner scheidet eine erste Periode, die er idealistisch nennt, von einer späteren ab, der realistischen, die durch Beobachtung der Tatsachen dem Welträtsel auf die Spur zu kommen trachtet. Man kann seine mit allen Zeichen deutscher Gründlichkeit — wohlgeschmückte populärwissenschaftliche Arbeit, loben, auch wenn man in Sachen D. F. Straufs, Friedrich Nietzsche und Ernst Haeckel etwas anders denkt als er. Die drei berühmten Fragen Kants in der Kritik der reinen Vernunft: Was kann ich wissen? Was soll ich tun? Was darf ich hoffen? werden in scharfsinnigen und runden historischen Referaten zu beantworten versucht. Durch alles leuchtet das einmütige Bemühen der Besten, Einheit in die Vielheit zu bringen und so die Wahrheit zu ergreifen nach Goethes grofsem, klarem Wort: „Kenne ich mein Verhältnis zu mir selbst und zur Aufsenwelt, so heifs' ich's Wahrheit."

Stern, Bernhard, Träumereien und Gedichte. 1893. Brosch. 1,50 M, eleg. geb. 2,50 M.

„*Neue Züricher Zeitung*": Anmutige lyrische Kleinigkeiten von Liebesglück und Liebesleid. Manchmal lassen die Lieder die Originalität vermissen, aber manche davon sind so einfach und melodiös, dafs sie einen Musiker unmittelbar zur Komposition einladen müssen.

„*Schlesische Zeitung*": Mit rühriger Einbildungskraft und der Gabe, die Natur symbolisch auszudeuten, hat Bernhard Stern seine „Träumereien und Gedichte" geschrieben. Die Ausdeutung eines Gewitters beginnt z. B.:

Tiefer Trauer banger Schauer .
Bebt im Antlitz der Natur,
Ihre Klagen wehn im Sturme
Durch die nachtverhüllte Flur . .

„*Nordd. Allgem. Zeitung*": Eine recht ansprechende Sammlung zum Teil tief empfundener, formvollendeter Poesien.

Viola, Max, Salomon Tulpenthal. Ein moderner Roman. 1903. Brosch. 4 M, geb. 5 M.

Dieser soeben erschienene neue Roman des bekannten Verfassers von „Dr Guttmann" behandelt soziale Zustände, vornehmlich in Österreich-Ungarn, welche er in ungeschminktester Form wahrheitsgetreu schildert. Gerade durch diese Ungeschminktheit wird das fein durchdachte Werk sich einen grofsen Leserkreis erwerben.

Wolff, Lion, Humoresken aus dem jüdischen Volksleben. 1 *M*. Vergriffen!

Wolff, Lion, Israelitische Haus- und Familien-Chronik. Hocheleg. geb. in Goldschnitt 12 *M*, in Kalbleder mit Goldschnitt und Schlofs 15 *M*.

Dasselbe. Neue wohlfeile Ausgabe eleg. geb. 6 *M*. (ohne Goldschnitt).

„*Berliner Börsen-Courier*“: Da liegt vor uns, reich und mit originellem Geschmack ausgestattet, ein prächtiges Buch im Albumquart. Hochfein in Kaliko oder Kalbleder gebunden, weckt das originelle Werk unsere Neugier. Es ist ein Buch, dessen wesentlichsten und wertvollsten Inhalt die Käufer und Besitzer erst hineinschreiben sollen, obwohl es bereits durch eingestreute Gedichte von verführerischem Wohllaut, durch Sinnsprüche, Bibel- und Talmudsentenzen unser Interesse erregt. Es ist eine „Familien-Chronik“, speziell für israelitische Familien berechnet und von dem Vorsitzenden der „Hilfskasse für israelitische Kultusbeamte und deren Witwen und Waisen in Deutschland“, Herrn Prediger L. Wolff-Berlin, herausgegeben. Das Buch ist für Eintragung aller Familiendaten und Ereignisse bestimmt, es soll zur regelmäfsigen Führung der Familiengeschichte zugleich Gelegenheit geben und reizen. Auf den Familiensinn mit Glück spekulierend, ist das Buch zugleich in hohem Grade geeignet, den Familiensinn zu wecken, die Anhänglichkeit an die Familien-Traditionen zu nähren.

Zangwill, J., Der König der Schnorrer. Humoreske. Autorisierte Ausgabe. Deutsch von Adele Berger. 1897. Brosch. 2 *M*, geb. 2,50 *M*.

Zangwill, J., Kinder des Ghetto. Autorisierte Ausgabe. Deutsch von Adele Berger. 2 Bände. 1897. Brosch. 7 *M* 50 ₰, eleg. geb. 10 *M*.

Über Zangwill und seine Werke schreibt Dr. Carpin in Heft 9 der „*Monatsschrift für neue Literatur und Kunst*“: Was zunächst den Titel „Kinder des Ghetto“ anlangt, so ist er natürlich nicht wörtlich zu nehmen. In der Hauptstadt des Inselreiches hat es nie ein Ghetto gegeben, wohl aber hat sich neuerdings, seit den russischen Judenverfolgungen im Anfang der achtziger Jahre, in dem sogenannten Ostende von London eine im Vergleich zu der früher sehr spärlich gesäeten jüdischen Bevölkerung recht stattliche, jüdische Kolonie angesammelt, so dafs man in diesem Sinne mit einer gewissen Berechtigung von einem Londoner Ghetto reden kann. Das Leben und Treiben in diesem Viertel an der Quelle mit aller Gründlichkeit studiert und die Resultate dieses liebevollen Studiums mit

meisterhafter Feder zu Papier gebracht zu haben, ist das unstreitbare Verdienst Zangwills, eines Realisten im besten Sinne des Wortes. Wie lebenswahr sind nicht alle die Hansierer, Handwerker, Rabbiner, Dichter und Journalisten, Schnorrer, Frauen und Mädchen geschildert, eine buntscheckige ernste und doch lebensfrohe Gesellschaft, die in ihrer ganzen Natürlichkeit und Ungezwungenheit vor unserem geistigen Auge vorüberziehen. Diese ruhige und äufserst friedfertige, lediglich ihrem Gewerbe nachgehende Bevölkerung, welche nie mit den Polizeiorganen in Konflikt gerät, mit der sich höchstens die Statistiker, wie Charles Booth beschäftigen, indem sie gewissenhaft ihre Lebensweise, ihre Beschäftigung, die Zahl der Familienmitglieder, Zimmer u. s. w. notieren, ist hier im vorliegenden Buche zum ersten Male mit dem Griffel des Künstlers gezeichnet worden.

So wie Zangwill seine Gestalten uns vorführt, gerade so sind sie in Wirklichkeit, nicht besser und nicht schlechter. Weder schmeichelt er dem Judentum, noch schwärzt er es an. Mit gleicher Gewissenhaftigkeit kennzeichnet er die schmutzigen Höhlen des Ostends und die fashionablen Salons des Westens von London. Eine Nationaltragödie, in die, wie bei dem gröfsten Tragiker aller Zeiten, komische Züge in Masse verwoben sind, wird mit diesen dem Alltagsleben entlehnten Figuren vor unserm geistigen Auge entrollt. Wir lachen manchmal förmlich unter Tränen. Selbst die scheinbar trivialsten Figuren verraten eine so feinfühlige Beobachtung der Fehler und Vorzüge des jüdischen Stammes in seiner Abgeschlossenheit, dafs wir keinerlei Bedenken tragen, Zangwill den Meistern der Erzählung auf dem Gebiete des jüdischen Lebens, einem Bernstein, Kompert, Franzos und — last not least — einer Elise Orzeszko als ebenbürtig anzureihen.

Zapp, Arthur, Die Rose von Sesenheim. Eine Erzählung aus Goethes Liebesleben. 2. Auflage. 1896. Brosch. 1,50 *M*, in elegantem Einband 2,50 *M*.

Die „*Allgemeine Modenzeitung*“ schreibt: In der reizenden, stimmungsvollen Erzählung „Die Rose von Sesenheim“ hat Arthur Zapp das Liebesverhältnis Goethes mit Friederike Brion, der lieblichen Pfarrerstochter in Sesenheim, mit poetischen Farben ausgemalt und es auch vortrefflich verstanden, den Schatten, den dieses Verhältnis auf Goethes Leben wirft, zu mildern.

Bildungsschriften. Erziehung und Unterricht. Volkswirtschaft.

Achelis, Professor Dr. Th., Die Wandlungen der Pädagogik im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M*, geb. 3 *M*.

Bernfeld, Dr. S., Das Buch der Bücher. Populäre Bibelerklärung. 1899. Brosch. 4 *M*, geb. 5 *M*.

Das *„Hamburger Fremdenblatt"*: Der Verfasser will der heiligen Schrift neue Freunde gewinnen, zu ihrer Lektüre aufs neue anregen; die gebildete Welt, der das Interesse für das Buch der Bücher abhanden gekommen, mit der Lektüre desselben wieder vertraut machen. Zur Erreichung dieses wahrhaft hohen Ziels unterzieht er das Schrifttum, nicht der Reihe nach, in der die einzelnen Bücher im Canon geordnet sind,.auch nicht in der chronologischen Reihenfolge, sondern nach Inhalt und Form der einzelnen Gruppen einer wissenschaftlichen Prüfung. Er überblickt damit einen gewaltigen Zeitabschnitt, denn nach den neuesten assyrologischen Forschungen vermittelt die Bibel die Kenntnis geschichtlicher Vorgänge bis in die erste Hälfte des zweiten vorchristlichen Jahrtausends hinauf. Das Werk verdient wie kein anderes die Bezeichnung eines populär-wissenschaftlichen, es ist in fesselndem Stile geschrieben und von einem wohltuenden religiösen Hauche durchwärmt.

Sprachlehrbücher:

Berlitz, English Part. First Book. 33. Auflage. 1903. Geb. 2,50 *M*.

— — Second Book. 20. Auflage. 1903. Geb. 3 *M*.

— — English Literature. 1901. Geb. 4 *M*.

— — Illustrated edition for children. 2. Auflage. 1901. Geb. 2,50 *M*.

— **Partie française.** Premier Livre. 36. Auflage. 1903. Geb. 2,50 *M*.

— — Deuxième Livre. 22. Auflage. 1902. Geb. 3 *M*.

— — Littérature Française. 3. Auflage. 1903. Geb. 4 *M*.

— — Édition illustrée pour les enfants. 9. Auflage. 1903. Geb. 2,50 *M*.

— — Les verbes appris par la conversation. Suivis des règles sur l'emploi des temps et des modes. 3. Aufl. 1901. Geb. 2 *M*.

Berlitz, Partie française. Grammaire pratique. I. Partie. 1903. Geb. 2 *M.*
— — — II. Partie. 1903. Geb. 2 *M.*
— — — III. Partie. 1903. Geb. 2 *M.*
— **Deutscher Teil.** Erstes Buch. 16. Auflage. 1903. Geb. 2,50 *M.*
— — Zweites Buch. 9. Auflage. 1903. Geb. 3 *M.*
— — Illustrierte Ausgabe für Kinder. 5. Auflage. 1903. Geb. 2,50 *M.*
— **Deutsche Schulgrammatik.** 2. Aufl. 1902. Kart. 1,50 *M.*
— **Geschlecht der Hauptwörter.** 2. Aufl. 1902. 0,50 *M.*
— **Dil Ceský.** 1900. Geb. 4 *M.*
— **Parte Española.** 6. Auflage. 1903. Geb. 4 *M.*
— **Parte Italiana.** 8. Auflage. 1903. Geb. 4 *M.*
— — Letteratura Italiana. 1901. Geb. 4 *M.*
— **Magyar resz.** 1903. Geb. 4 *M.*
— **Русскій Языкъ.** 3. Aufl. 1902. Geb. 4 *M.*

The Berlitz Method. Illustrations for the object lessons in the first book. 16 Tafeln 8°. Geb. 2 *M.*

Campe, Joachim Heinrich, Theophron, oder: Der erfahrene Ratgeber für die unerfahrene Jugend. Herausgegeben von W. Krause. 1,80 *M.*, eleg. geb. 3 *M.*

Fawcett, M. G., Volkswirtschaftslehre für Anfänger. Nach der sechsten Auflage des englischen Originals für Deutsche bearbeitet von F. C. Philippson. Berlin 1888. 3 *M.*, geb. 3,75 *M.*

Dieses berühmte Werk eignet sich besonders zum Geschenk für heranreifende Jünglinge.

„*Die Weserzeitung*“ schreibt: Der verstorbene Prof. Fawcett nahm in England als Nationalökonom eine sehr angesehene Stellung ein. Obwohl eigentlich kein schöpferischer, kein auf ungebahnten Pfaden vorwärts drängender Geist, genoſs er auſserordentliches Ansehen, und zwar als klarer Kopf. Sein Darstellungsvermögen zeichnet sich durch leichte Verständlichkeit bei groſser Schärfe aus. In dieser Beziehung hat er viel Verwandtes mit Adolf Bastian. Die obengenannte kleine Schrift vereinigt mit den erwähnten Vorzügen auch den der Kürze. Sie ist geradezu für Anfänger bestimmt und geht deshalb nicht darauf aus, ein doktrinäres Lehrgebäude zu errichten, sondern dem Wissensbedürftigen im einzelnen, konkreten

Fall genaue Auskunft zu erteilen. Sie ist deshalb nach Art eines Katechismus eingerichtet. Die einzelnen Abteilungen betreffen: die Vermögensproduktion; den Vermögens- und Gütertausch; die Vermögensverteilung; den auswärtigen Handel, den Kredit und die Besteuerung. Als Beispiele der kleinen Einzelabschnitte greifen wir heraus: „Welche Dienste leistet die Arbeit der Produktion?" „Beispiele von der Höhe, welche eine geschickte Arbeit dem Wert von Gütern verleihen kann"; „Über Arbeit, welche indirekt produktiv ist"; „Über unproduktive Arbeit" u. s. w. Wo die Darstellungsweise so spezifisch englisch ist, dafs der deutsche Leser Schwierigkeit mit dem Verständnis haben würde, hat der Übersetzer — ein ebenfalls sehr erfahrener, volkswirtschaftlich gebildeter Mann — sie durch Einschiebungen vollständiger gemacht.

Giberne, Agnes, Sonne, Mond und Sterne. Autorisierte Ausgabe. Deutsch von E. Kirchner. 2. verbesserte und vermehrte Auflage. 1902. 4 *M.*, hocheleg. geb. 5,50 *M.*

„Berliner Pädagogische Zeitung": Ein populäres Buch in des Wortes bestem Sinne! Bedauert haben wir bei der Lektüre nur, dafs das Original des Werkes nicht der deutschen Literatur angehört. Es hat fast den Anschein, als stände unsere Gelehrtenwelt der Popularisierung der Wissenschaften feindlich gegenüber. Über der Gründlichkeit der Forschung wird in der Darstellung die Rücksicht auf das gebildete Laienpublikum leider gar zu oft aufser acht gelassen. Werke, wie die geologischen und geographischen Leitfäden und Lehrbücher von Geikie oder wie das vorliegende gibt es in der deutschen Literatur sehr selten oder garnicht. Da werden dann von Geistern untergeordneten Ranges allgemein-verständlich sein sollende Darstellungen versucht, die entweder den Stempel der Oberflächlichkeit an der Stirn tragen oder als Auszüge aus einem Original die Wissenschaft in den Ruf der Langweiligkeit und Ungeniefsbarkeit bringen. In dem zur Besprechung stehenden Werke führt A. Giberne den Leser unter Vermeidung schwieriger mathematischer Hilfsmittel in zwei Kursen (ausgehend von der früheren Ansicht über die Erde als Mittelpunkt des Universums) durch unser Sonnensystem, macht ihn mit den verschiedenen Verhältnissen auf den einzelnen Planeten, den Kometen und Meteoren vertraut, um zuletzt im dritten Kursus (der die Fixsterne, ihr Wesen, ihre Bewegungen, Entfernungen, die Ergebnisse der spektralanalytischen Untersuchungen und der Himmelsphotographie behandelt) ihn, indem er „Erde und Planeten aus dem Gesicht verliert", zu einer Stufe zu führen, „wo die grofse Zentralsonne unseres Systems selbst nur noch als ein flimmernder Lichtpunkt unter hundert Millionen Sternen erscheint", wo er in Ehrfurcht schweigend die grofsen Wunder der Natur anstaunt. Frei von Oberflächlichkeit, in ernstem und doch unterhaltendem Tone weifs die Verfasserin den Leser bis zum Schlusse in Spannung zu erhalten.

Giberne, Agnes, Strahlende Sonnen. Folge von Sonne, Mond und Sterne. Mit einem Vorwort von Mrs. Huggins. Deutsch von E. Kirchner. Autorisierte Ausgabe mit vielen Illustrationen und Vollbildern. 1897. Brosch. 4,50 *M.*, hocheleg. geb. 6 *M.*

Giberne, Agnes, Das Luftmeer. Autorisierte Ausgabe nach der fünften Auflage des Englischen von E. Kirchner. Mit 16 Abbildungen und einer Vorrede. 1896. Preis 4,50 *M.*, hochelegant geb. 6 *M.*

Giberne, Agnes, Unter den Sternen oder: Wunderbare Dinge am Himmel. Autorisierte Übersetzung nach der neunten Auflage des Englischen von E. Kirchner. Mit zahlreichen Vollbildern. 1897. Eleg. kart. 4,50 *M.*

Gilberne, Agnes, Grundfesten der Erde. Mit vielen Abbildungen und 12 Farbendrucktafeln. Autorisierte Ausgabe. Nach der 7. Auflage des Englischen. Deutsch von E. Kirchner. 1901. Preis brosch. 4,50 *M.*, eleg. geb. 6 *M.*

— **Das Meer und was wir darüber wissen.** Autorisierte Ausgabe des Englischen. Deutsch von E. Kirchner. 1903. Preis 4,50 *M.*, eleg. geb. 6 *M.*

Auszug aus einer Besprechung der Zeitschrift *„Das humanistische Gymnasium“*: Die Verfasserin besitzt eine ganz wunderbare Kunst, lebendig und anschaulich zu schildern. Von Anfang bis Ende erhalten die Bücher in gröfster Spannung. In der Art, wie hier, ohne irgendwie Kenntnifse vorauszusetzen, klare Einsicht in schwierige Naturerscheinungen gegeben wird, offenbart sich ein bewundernswertes pädagogisches Talent. Wir sind fest überzeugt, dafs diese reizenden Bücher sich überall Freunde erwerben werden. Besonders aber werden sie von unserer Jugend mit Freuden aufgenommen werden. Uns sind ganz wenige Bücher bekannt, die ähnlich geeignet wären, eine Zierde jeder Schülerbibliothek zu sein.

In *„Pädagogische Rundschau“*, Februar 1902, heifst es: Agnes Giberne verfügt über die Kunst, schwierige Gegenstände in leicht verständlicher und zugleich anziehender Sprache, verbunden mit vollständiger Sachkenntnis, zu behandeln, in hervorragendem Mafse. Wir folgen ihren populären Darstellungen mit stets sich steigerndem Interesse vom Anfang bis zum Ende und können diese wertvollen Bücher für die reifere Jugend und zur Anschaffung von Schul- und Volksbibliotheken bestens empfehlen.

Hendess, H., Allgemeine Giftlehre. Übersichtlichste Darstellung der gewöhnlichsten Giftstoffe in ihrer chemischen Zusammensetzung, ihrem Verhalten gegen Reagentien, ihren Wirkungen und ihren Gegengiften, sowie der besten Methoden zur Ausmittelung derselben. Mit Anhang, enthaltend die neuesten gesetzlichen Bestimmungen über den Verkehr mit Giften. Ein praktisches Handbuch für Ärzte, Apotheker, Juristen, wie für Gebildete aller Stände. 2 *M.*

„*Schlesische Zeitung*“ ... hochwillkommen. Das Buch wird nicht blofs dem Fachmann, sondern jedem ein zuverlässiger Ratgeber zur schnellen und richtigen Behandlung in Vergiftungsfällen sein.

Hendess, H., Waren-Lexikon für den Drogen-, Spezerei- und Farbwaren-Handel, sowie der chemischen und technischen Präparate für Apotheker. Vollständiges Verzeichnis der lateinischen und deutschen älteren Namen dieser Waren mit ihren Synonymen, nebst genauer Angabe über Abstammung, Klassifikation, Vaterland oder Standort, Bereitung, Charakteristik, Verwechselungen und Verfälschungen, Bezugsquellen, Art der Verpackung und Verwendung derselben. 2. Aufl. 4 *M.*

„*Kolonialwaren-Zeitung:*“ Das Buch ist in jeder Beziehung reichhaltig und gibt die nötigen Hinweise für synonyme Benennungen. Wir wollen an dieser Stelle empfehlend auf dasselbe hinweisen, um so mehr, als der Preis ein äufserst billiger ist.

Heyse, Dr. Joh. Christ. August, Fremdwörterbuch, oder Handbuch zum Verstehen und Vermeiden der in unserer Sprache gebräuchlichen fremden Ausdrücke. Mit der Bezeichnung der Aussprache, der Betonung und der Abstammung. 22. Aufl. 1903. Geb. 6 *M.*

Dieses Fremdwörterbuch ist das beste und vollständigste, unentbehrlich für jedermann.

Hohenstein, Cäcilie von, Neuer Briefsteller für Damen. Eine Sammlung von Musterbriefen für alle Vorkommnisse des weiblichen Lebens. Mit Regeln über Briefstil und dessen Anwendung, Zusammenstellung aller Titulaturen, einer kleinen Sprachlehre und Auswahl von Stammbuchversen. 2. Auflage. Geb. 1,50 *M.*

Buche eine glänzende Parade ab, die man mit Bewunderung vorbeimarschieren sieht. Manche aus reicher Erfahrung geschöpfte Beobachtungen, manche geistreiche Bemerkungen, die allerdings nicht jeden überzeugen dürften, machen gerade das Kapitel über Freihandel und Zoll interessant. Die Hauptsache ist aber, dafs das Buch als Nachschlagewerk seine Verdienste hat, und zu diesem Zweck sei dasselbe den Lesern warm empfohlen.

Reifsmann, Dr. A., Harmonie und Formenlehre für Musiklehrer und zum Selbstunterricht. Leichtfafslich dargestellt. 2. Ausgabe. 3 *M.*

„Europäische Korrespondenz“: Das reich mit Beispielen versehene Buch empfiehlt sich auch sehr für Laien. Treffliche Anleitung für die Begleitung gegebener Melodien wie in der Kunst des Präludierens und Modulierens.

Rösemeier, Dr. H., Die Arbeiter im neunzehnten Jahrhundert. Brosch. 2,50 *M.*, geb. 3 *M.*

Die *„Pfälzische Post“:* Unter obigem Titel hat der Verfasser eine kurz gedrängte Geschichte der Arbeiterbewegung im 19. Jahrhundert geschrieben, die wir jedem bestens empfehlen können. Auf dem gedrängten Raum von 160 Seiten finden wir all das, was zu wissen unbedingt nötig ist, und ist das Buch namentlich wertvoll für diejenigen, die nicht über die nötige Zeit verfügen, um grofse, umfangreiche Werke durchzulesen oder zu studieren. Die Schreibweise ist eine allgemein leichtverständliche und auch eine flotte.

Schuberth, J., Illustriertes Hand- und Hilfsbuch der Flächen- und Körperberechnung für Schul- und Selbstunterricht. Mit 150 vollständig berechneten, der Praxis entnommenen Aufgaben, 177 Figuren auf 9 lithographierten Tafeln. 2. Ausgabe. 3 *M.*

„Schlesische Schulzeitung“: Verfasser hat sich bei Abfassung offenbar die Aufgabe gestellt, die Theorie der Mathematik auf die beste und bequemste Weise der Praxis des Lebens dienstbar zu machen, was ihm auch in anerkennender Weise gelungen ist. Das Werk kann deshalb auch in erster Linie als Lehr- und Lernmittel empfohlen werden. Der Inhalt ist ein reicher.

Seele, F., ord. Lehrer an der Charlottenschule in Berlin, **Aufgaben-Sammlung für das Rechnen in Fortbildungsschulen.** 0,75 *M.*

Seele, F., Populäres Rechenbuch. Eine leichtfafsliche Anleitung zum Selbsterlernen des bürgerlichen und kauf-

männischen Rechnens, nebst einer anschaulichen Einführung in die Flächen- und Körperberechnung. 2,50 *M*.

„*Vossische Zeitung*“: . . . So eignet sich das Buch trefflich für Lehrlinge und Schüler von Fortbildungsschulen, empfiehlt sich aber auch Eltern, welche die Rechenarbeiten ihrer Kinder erfolgreich kontrollieren wollen.

Wallfisch, H., **Führer beim Selbst-Unterricht im Klavierspiel** (für Erwachsene). Ein Supplement zu jeder Klavierschule. 1,50 *M*.

Wallfisch, H., **Theoretisch-praktische Anleitung**, nach eigener Phantasie regelrecht zu musizieren und mit geringen Vorkenntnissen bekannte Melodien selbständig wiederzugeben und richtig zu akkompagnieren. Ein Lehrbuch zum Selbstunterricht für Fachmusiker und Dilettanten. 2. verbesserte Auflage. 1903. 2,50 *M*.

Für die Jugend.

Binder, Helene, **Die Blumen der Elfen**. Festspiel für Schulmädchen mit Gesang und Reigen. 0,75 *M*.

„*Praxis für Schweizer Volks- und Mittelschulen*“., Zürich, schreibt: Wer schon selbst ganze Dutzende von Schau- und Lustspielen für die Jugend durchlesen, ene sich irgend etwas Passendes für die Kinderwelt gefunden, und Stück um Stück zurücklegen mufste, weil das eine zu trivial, das andere zu albern, das dritte zu unpassend im Dialog, das vierte in der Szenerie war; kurz, wer sich von der Schwierigkeit, ein dramatisches Stück für die Jugend mit beliebiger Beschränkung oder Erweiterung des Personals zu finden, überzeugt hat, wird mit Vergnügen die „Blumen der Elfen“ zur dramatischen Unterhaltung der Jugend wählen. Allerdings bedarf es einer sehr geduldigen Regie, ist aber dafür um so lohnender. Inhalt und Form, Moral und Sprache sind rein und schön und verdienen volle Anerkennung. Der eingeschobene Reigen gibt dem Stücke noch einen besonderen Reiz *B.-G.*

„*Mitteilung der Kommission zur Beurteilung von Jugendschriften im Pädagogischen Vereine zu Dresden:*“ 12—15jährigen, mit zuverlässigem Gedächtnis, mit Geschicklichkeit im Aufführen von Reigen und mit hübscher Stimme begabten Mädchen wohl-

situierter Kreise ist hier ein Festspiel dargeboten, welches unter guter Leitung den Darstellern und Zuschauern ungemein viel Vergnügen und Genufs gewähren wird.

Die Fahrt nach dem Nordpol. Unterhaltendes und belehrendes Spiel für die Jugend. Tableau, 6 Fahrkarten, 6 Fahrmarken. In eleganter Mappe. 3. Aufl. 2 *M.*

Reich, Dr. A., Kinderkomödien. Pro Heft 0,60 *M.*

Inhalt:

1. Das Wiedersehen in der Waldhütte.
2. Das Lied des Nachtwächters.
3. Ein Landwehrmann im Elsafs.
4. Das hölzerne Bein.
5. Kaiser und Gemsjäger.
6. Des Vaters Geburtstag.
7. Der gebesserte Raubritter (eine Ritterkomödie).
8. Der Schmied von Gretna-Green.
9. Preziosa.
10. Der Mutter Geburtstag.
11. Der Kanarienvogel.
12. Der Herr Untertertianer.

Leicht aufführbar, von der gesamten Kritik empfohlen.

Kätchen, die Puppenschneiderin. Eine Anleitung für kleine artige Mädchen zur Anfertigung der Puppengarderobe. 2 Teile. Je eine elegante Mappe, enthaltend 3 kolorierte Bilder mit Schnittmuster und Textbuch, enthaltend genaue Beschreibung, sowie Weihnachtsarbeiten für kleine Mädchen. Mit Holzschnitten. 3. Aufl. Jeder Teil einzeln 1,80 *M.*

Vermischtes.

Altreggen, H., Königl. Tänzer, **Der Contre-danse.** Hilfsbuch für jeden, der den Contre-danse ohne praktischen Unterricht erlernen oder das Erlernte wieder ins Gedächtnis zurückrufen will etc. Anhang: Kommandos der Quadrille à la cour. Mit 54 Abb. 4. Auflage. 1,25 *M.*

Altroggen, H., Königl. Tänzer, **Cotillon, Polonaise, Quadrille à la cour.** Leitfaden zur Selbsterlernung ohne Unterricht, nebst Unterweisung, die Leitung, Arrangements und Kommandos bei jeder Festlichkeit zu übernehmen und auszuführen. Mit 63 Abb. 3. Auflage. 1,50 *M.*

Aus der Berliner Verbrecherwelt von?? 1 *M.*

Inhalt: 1. Charakteristik und Klassifizierung der Berliner Verbrecherwelt. 2. Von den Einbrechern. 3. Diebe, Falschmünzer, Falschspieler u. s. w. 4. Prostitution und Louistum. 5. Berliner Verbrecherspelunken. 6. Die Kriminalpolizei, ihr Heim und ihre Organisation. 7. Der Kriminalkommissar, der Polizeiagent, der Vigilant. 8. Observation, Verhaftung und das Verhör. 9. Das Untersuchungsgefängnis und das Zellengefängnis (Zuchthaus) zu Moabit. 10. Eine Hinrichtung durch Herrn Krauts.

Blankenburg, Heinrich, Schleier und Myrte. Kranz- und Schleiergedichte, Ansprachen, Prologe zu grünen, silbernen und goldenen Hochzeiten. Anhang: Prologe zu Dilettanten-Aufführungen. 2. Auflage. 1,25 *M.*

Doehl, C., Hauswirt und Mieter in ihrem Verhältnis zueinander und dem öffentlichen Interesse gegenüber. Die rechtlichen Bestimmungen. Mit Berücksichtigung für Berlin. 1 *M.*

Dufresne, Jean, Neuester Leitfaden für Schachspieler. Mit vielen Meisterpartieen und Aufgaben. 2,40 *M.*

Gottschalk, Max, Deutsche Reichs-Konkursordnung, für den praktischen Verkehr. Zweite verbesserte Auflage. 1903. Brosch. 5 *M.*, geb. 6 *M.*

Ueber die erste Auflage schrieben die *„Hamburger Nachrichten"*: Das Werk gibt in außerordentlich klarer und für jeden leicht verständlicher Weise eine Erläuterung des neuen Konkursgesetzes, wie solches gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch vom 1. Januar 1900 ab in Kraft tritt. Wenn ein so bekannter Praktiker wie Gottschalk es unternimmt, eine Darlegung des Gesetzes zu geben, so durfte man von vornherein erwarten, daß etwas Tüchtiges geleistet wird. Und in der Tat bietet das Buch durch seine Uebersichtlichkeit und durch sein mit besonderer Sorgfalt ausgearbeitetes Sachregister eine allen interessierten

Kreisen willkommene Gelegenheit, sich über alle Vorschriften des neuen Gesetzes genau zu informieren. Wie wichtig dies aber ist, wird niemand in Abrede stellen können, und gerade die jetzige Zeit, in welcher so viele neue Gesetze beginnen, erfordert zur besseren Orientierung positive Kenntnisse. Verschiedene Abänderungen und Verbesserungen in der Konkursordnung sind auf Anträge des Verfassers zurückzuführen, und die Reichsregierung ist in verschiedenen wichtigen Punkten den Ausführungen Gottschalks gefolgt. Der Kommentar desselben ist mithin ein wichtiges Nachschlagebuch für den Kaufmann und Industriellen, er ist aber auch für den Juristen von grofser Bedeutung, da derselbe eine sachverständige Anleitung in praktischer Beziehung darin findet.

Harnisch, Lina, Deutscher Küchenkalender für Hausmannskost. Ein Speisezettel für alle Tage des Jahres. Nebst Anweisung zur Zubereitung darin angegebener Speisen. Ein Vademecum für junge Hausfrauen und Wirtinnen. 3. Aufl. Geb. 2 *M.*

Was koch' ich heute? sagte ich zu meiner Schwiegermutter (Ich bin erst vier Wochen glückliche Frau.) Du weifst, liebe Mama, kochen kann ich, aber was soll ich kochen? Ich kann doch nicht jede Woche meinem Manne dasselbe vorsetzen! — Ja, liebes Kind, sagte die Mama, Abwechslung mufst du schaffen! Kaufe dir doch den Küchenkalender. Der gibt dir für jeden Tag die Gerichte und die schmackhafteste Zubereitung derselben an. — Das Buch leistet mir alle Tage gute Dienste, und ich empfehle es allen.

Lina B.

Hess, W., Die Reichstagswahlen von 1898 nach ihren Ergebnissen. Auf Grund amtlicher Quellen zusammengestellt. 1898. Brosch. 0,75 *M.*

Horwitz, J., Das Schachspiel. Eine Anleitung zur gründlichen Erlernung desselben nebst Musterbeispielen aus dem Pariser Schachturnier und 50 modernen Schachaufgaben. 4. Aufl. 1,25 *M.*

Lempens, Carl, Die alte Hexe mit ihren 620 Aufschlüssen über Gegenwart und Zukunft des Menschen. Ein unerschöpfliches Arsenal von Schrotkörnern, Kugeln und Bomben zu Scherz, Neckerei und Heiterkeit in gesellschaftlichen Kreisen. 0,50 *M.*

Leuenberg, E., Berliner Humor. Neue komische Original-Vorträge, Humoresken mit und ohne Gesang, Deklamationen, Couplets. 2. Tausend. 1,50 *M.*

Löwe, Dr. L., Spezial-Arzt für Ohren-, Nasen- und Halskrankheiten in Berlin. **Das Ohr in gesunden und kranken Tagen.** 1 *M.*

Maury, Dr. A., Das Auge und seine Pflege. Belehrungen über Augen, Augenübel, Kurz- und Weitsichtigkeit, Brillen und Ferngläser. Mit Abb. 1,25 *M.*

Merz, Die Patience. Gründliche Anleitung, dieselbe in den verschiedensten Formen zu legen. 2. Auflage. Geb. 1,50 *M.*

Merz, Max, Das Skatspiel. Anleitung zur gründlichen Erlernung. 7. Auflage. 1 *M.*, geb. 1,25 *M.*

Reich, Dr. Adolf, Der Gratulant. Gratulations-Gedichte für alle Gelegenheiten mit Berücksichtigung der Kinderwelt, mit einer Sammlung von Gratulations-Telegrammen. 1 *M.*

Reich, Dr. Adolf, Der Polterabenddichter. Einzel-Vorträge und Szenen. Original-Dichtungen. 3. Aufl. 1,25 *M.*

Reich, Dr. Adolf, Der Salon-Humorist. Humoristische Original-Vorträge und Vorlesungen für gesellige Kreise. 3. Aufl. 1,25 *M.*

Reich, Dr. Adolf, Der Tafelredner. Humoristische und ernste Tafeltoaste, Tischreden und Tafelscherze. Nur Original-Dichtungen. 4. verbesserte Auflage. 1,50 *M.*

Reich, Dr. Adolf, Der patriotische Tafelredner. Toaste und Trinksprüche zu patriotischen Festen. 0,75 *M.* Vergriffen.

Samuel Reisefertigs Memoiren. Herausgegeben von Leo Löwenthal. 1899. Brosch. 2 *M*, eleg. geb. 3 *M.*

„Hamburger Nachrichten“: Der rühmlichst bekannte Verlag pflegt bekanntlich auch u. a. die Spezialität der jüdischen Erzählungen ernsten und humoristischen Genres, die zugleich als Sittenbilder dienen. Die vorliegenden Memoiren eines aus Chzwniak in Posen gebürtigen Commis voyageur sind so lustig und dabei doch so diskret gehalten, dafs jeder unbefangene Leser sich an

dem köstlichen Humor erfreuen kann, der nirgends verletzt und zugleich ein Lebensbild, freilich in grotesker Umrahmung, gibt.

„Schweizerisches Familien-Wochenblatt“: Das Büchlein übersprudelt von humorvollen Situationen und wird z. B. als Reiselektüre viel Vergnügen bereiten.

Schottlaender, Ein stenographisches Haus. Lustspiel in 1 Akt. Für Stiftungsfeste etc. stenographischer Vereine ein sehr dankbares Lustspiel. 1 *M.*

Siegmund, C., Der Gelegenheitsredner. Anleitung zur selbständigen Abfassung von Toasten und Reden in Prosa, nebst einer Reihe von Probebeispielen für alle gesellschaftlichen Verhältnisse des bürgerlichen Lebens. 3. Aufl. 1,50 *M.*

Wredows Gartenfreund. Ein Ratgeber für Anlage und Pflege des Küchen-, Obst- und Blumengartens in Verbindung mit Zimmer- und Fenstergarten. Neu bearb. mit Gartenkalender von O. Hüttig. 2. verm. Aufl. 252 Abb. 6 *M.*, eleg. geb. 7 *M.*

Zeitschriften.

Der Damenputz.

Illustrierte Specialzeitschrift für die Gesamtinteressen des Damenputzfaches.

Redaktion: Therese Mauser.

Mit deutschen und französischen Modenbildern.

35. Jahrgang. — Erscheint monatlich zweimal.

Preis pro Quartal 3 Mk.

Deutsche Allgemeine Friseurzeitung.

Fachblatt für das Friseur- u. Perückenmacher-Gewerbe.

Herausgeber: A. Hering.

Monatlich eine Nummer mit Modenbildern. — 18. Jahrgang.

Preis pro Quartal 1,75 Mk.

A. W. Hayn's Erben, Berlin und Potsdam.


YB 61287



